Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell
NR. 52 / 08. DEZEMBER 2021

Hamilton & Verstappen punktgleich

Eskalation im WM-Duell

56 Seiten

Mitmachen und gewinnen!
DIE GROSSE LESERWAHL
1. Preis Peugeot-Scooter Speedfight 4 Sportline
in Kooperation mit LIQUI MOLY KW

ADAC-Sportpräsident Ennser

„GT Masters und DTM profitieren"

Eisrennen Trophée Andros

Promi-Aufgebot zum Auftakt

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 52



Formel 2 in Saudi-Arabien

Entwarnung nach schwerem Unfall



MotoGP-Interview: Quartararo

„Ich werde mir alle Angebote anhören"



Supercars: 1000 km Bathurst

Holden-Duo siegt am Mount Panorama

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Punktgleichheit der WM-Rivalen nach Jeddah **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Fakten zum GP Saudi-Arabien **S. 6**
Formel 1 Warum Alpine das Beste aus dem Paket macht **S. 8**
Formelsport Aus dem Fahrerlager, Kommentar und News **S. 10**
Formelsport Oscar Piastri schon fast neuer F2-Champion **S. 12**
Sportwagen Interview mit ADAC-Sportpräsident Gerd Ennser **S. 14**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 16**
Eisrennen Dubourg Bester beim Trophée-Andros-Auftakt **S. 18**
Rallye Nachrichten aus der WM und News zur Rally3 **S. 20**
Rallye-Historie Wie Talbot vor 40 Jahren zur WM fuhr **S. 22**
Tourenwagen Holden siegt bei den 1000 km von Bathurst **S. 24**
Tourenwagen Aktuelles aus der TCR, DTM und BTCC **S. 35**
Tourenwagen-Historie Der Opel Calibra V6 4x4 von 1996 **S. 36**

Motorrad:

Leserwahl Wählen Sie Ihre Favoriten und gewinnen Sie **S. 25**
MotoGP Interview mit Weltmeister Fabio Quartararo **S. 38**
Motorrad-WM Rossis „Heimsieg“ und weitere Nachrichten **S. 40**
MotoGP Historischer Tracktest mit zwei 2006er Bikes **S. 42**
Straßensport Aktuelles aus SBK-WM, IDM und Co. **S. 46**
Offroad Nachruf: René Hofer stirbt in Schneelawine **S. 47**
Offroad Große Vorschau auf die Dakar-Rallye 2022 **S. 48**
Offroad SuperEnduro-WM, Eisspeedway-EM, News **S. 50**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 54**

XPB

08 Fokus auf neue Regeln: Alpine betrieb in den letzten Jahren Schmalspur-Entwicklung für das große Ziel

MILAGRO MILAGRO

42 Der historische Tracktest: „Dann bricht die Hölle los“ – Heißer Ritt auf der Honda RC211V und Yamaha YZR-M1



36 Allrad, 500 PS, Traktionskontrolle: Der Opel Calibra war ein Hightech-Tourenwagen mit irrem Sound

OPEL

Editorial

Max Verstappen polarisiert. Er spielt den wilden Mann und steht damit im Fokus der Sportkommissare. Doch nicht jede Strafe ist gerecht.

Sollen wir froh sein über ein Rennen wie den GP Saudi-Arabien? Aus Sicht des Reporters ja. Es gibt viel zu erzählen, aufzuklären, zu kritisieren. Und es hat diese unglaubliche WM-Story um ein weiteres kurioses Kapitel reicher gemacht. Es ist sicher nicht einfach, Rennleiter oder Sportkommissar zu sein, doch manchmal beschlich einen der Eindruck, man wäre bei einem Clubrennen.

Dieser Max Verstappen ist ein ganz harter Knochen. Er fährt im Grunde immer noch so, als säße er in einem Kart. Ellbogen raus, Augen zu und durch. Die Strecke gehört mir. Und wer sich wehrt, muss damit rechnen, dass der Kampf neben der Strecke weitergeht. Mit dieser Grundhaltung sind Ayrton Senna und Michael Schumacher mehrfach Weltmeister geworden. Das kann man mögen oder auch nicht. Vielleicht haben Verstappens Gegner zu oft zurückgesteckt. Man müsste ihm mal ein Rad reinstellen. Die Sprache versteht er.

Die Fünf-Sekunden-Strafe geht prinzipiell in Ordnung. Auch wenn Verstappen sich damit verteidigt, dass auch Hamilton neben der Strecke war. Aber er selbst hat ihn erst dorthin gedrängt. Es ist auch normal, dass die Rennleitung Red Bull einen Deal anbietet: Entweder fünf Sekunden oder vorbeilassen. Der Dialog dorthin war jedoch kein Beweis von Autorität. Verstappen will den Mercedes vorbeilassen, ein Mal, zwei Mal, drei Mal, und bekommt trotzdem eine Strafe. Okay, das erste Mal ging schief. Woran aber Hamilton nicht ganz unschuldig war. Das zweite Mal gilt nicht, weil Verstappen den gleichen Bauerntrick anwendete wie sein Gegner 2008 in Spa. Aber beim dritten Mal war der Platztausch vollzogen, wenn auch mit reichlich Verspätung. Warum also noch fünf Sekunden?

Das Hin und Her hinterlässt einen Beigeschmack. Weil darin keine klare Linie zu erkennen ist. Weil es zu sehr an einen Kuhhandel erinnert. Der unrühmliche Höhepunkt aber war die zweite Zeitstrafe für Verstappen. Ihm wurde die Hauptschuld an dem Auffahrunfall zugesprochen, weil er erst verlangsamte, und als Hamilton nicht vorbei wollte, noch einmal recht heftig auf die Bremse stieg. Die Sportkommissare entlasteten Hamilton mit der Begründung, dass er aus verständlichen Motiven Verstappen nicht vor dem DRS-Messpunkt überholen wollte, um nicht auf der Zielgeraden in einen Konter zu laufen.

Habe ich da was verpasst? Angeblich hat Hamilton nichts davon gewusst, dass Verstappen ihn vorbeilassen sollte. Also muss er sich um die DRS-Linie keine Gedanken machen. Verstappen hätte ja auch ein technisches Problem zum Langsamfahren zwingen können. Hätte Hamilton dann auch bis zum DRS-Messpunkt gewartet? Wohl kaum. Hätte er Verstappens erste Einladung angenommen, wäre es zu dem Bremsmanöver gar nicht mehr gekommen. Bei der Regelauslegung muss man sich nicht wundern, wenn Christian Horner Sympathisanten mit seiner These findet, dass alle Entscheidungen immer nur gegen Red Bull ausfallen.

Michael Schmidt
Redakteur

RALLYE-HISTORIE
Vor 40 Jahren machte sich Talbot zum Marken-Champion in der Rallye-Weltmeisterschaft. Die Franzosen hatten ein technisch robustes Auto und einen gewieften Teamchef. Wir erinnern uns an Talbots Glanzstunde.
Seite 22

DAHEIM IMMER NOCH DER KING
Es war nicht das Abschiedsjahr, wie es sich Valentino Rossi vorgestellt hatte. Er trat ohne weiteren Podestplatz ab. Auf seiner Ranch in Tavullia geigte der Doktor zusammen mit Halbbruder Luca Marini dafür groß auf.
Seite 40

VORSCHAU RALLYE DAKAR
Im Januar ist es wieder so weit: Die Rallye Dakar geht in ihre 44. Runde. Zum dritten Mal findet sie in Saudi-Arabien statt. Was erwartet die 146 Zweirad-Piloten bei der Mutter aller Marathonrallyes?
Seite 48



51 Eisspeedway-EM: Beim Finale in Polen erkämpft sich Luca Bauer die Bronzemedaille

VELDHUIZEN

Autoscooter bei Je

Die Formel 1 hat ihr großes Finale. Max Verstappen und Lewis Hamilton reisen punktgleich nach Abu Dhabi. Das erste Rennen in Jeddah war eine Schlacht der WM-Gegner – eine teilweise schmutzige. Rennleitung und Sportkommissare standen immer wieder im Fokus.

Von: **Andreas Haupt**

Wieso fuhr Hamilton Verstappen ins Heck?

Die Stimmung war aufgeladen. Max Verstappen hatte sich bereits zwei Mal zuvor gegen Lewis Hamilton durchgeboxt. Beim ersten Neustart in der 15. Runde und beim zweiten zwei Umläufe später. In der 37. Runde griff der Weltmeister auf der Außenseite vor der ersten Kurve an. Er hatte mit dem harten Reifen den langlebigeren Gummi drauf als der mit den Mediums bestückte Red Bull. Verstappen verteidigte sich wie üblich knallhart und nahm Hamilton mit durch die Auslaufzone.

Mit diesem Manöver kam er nicht davon. Die Rennleitung kontaktierte Red Bulls Kommandostand. Die Reaktion: Das Team befahl seinem Piloten in Kurve 21, den Platz herzugeben, um einer möglichen Strafe von fünf Sekunden zu entgehen. Ein bisschen wie in Bahrain zum Saisonauftakt, als Verstappen den Mercedes neben der Strecke überholt hatte. Der Holländer gehorchte. Er verlangsamte und schaltete schrittweise vom achten Gang runter in den dritten. Doch sein Verfolger spielte nicht mit. „Ich habe Tempo rausgenommen. In Kurve 23 und 24 wurde ich immer langsamer. Ich habe runtergeschaltet, aber Lewis blieb einfach supernah an mir dran und machte keine Anstalten, mich zu überholen."

Es kam zum Auffahrunfall in Kurve 26. Hamilton versuchte noch auszuweichen, traf den Red Bull aber mit der rechten Fahrzeugseite im Heck. Mercedes entschuldigte seinen Fahrer. Man habe ihm keine Info zugespielt, weil man selbst erst eine Sekunde vor dem Crash über Red Bulls Willen informiert worden war. „Ich war etwas verwirrt, weil ich nicht wusste, was abgeht. Ich bin glücklich, dass wir deshalb nicht beide rausflogen. Für mich ist es wichtig, die letzten beiden Rennen zu beenden und so Weltmeister zu werden", betonte der Titelverteidiger.

Die Schuldfrage wurde erst nach dem Rennen geklärt. Red Bull beteuerte, dass Verstappen nicht mit der Bremse herumgespielt habe, um den Mercedes auflaufen zu lassen. Sportchef Helmut Marko: „Er hat nichts falsch gemacht. Ich weiß, von der Optik sieht es ungünstig aus. Und Max ist bestimmt kein Kind von Traurigkeit. Natürlich spielt er nicht den Gentlemen. Aber ich denke, Hamilton hat sich verschätzt."

Die Stewards hörten sich beide Fahrer an, checkten Videos und studierten die Telemetrie. Dort stellten sie fest, dass Verstappen plötzlich mit einem Bremsdruck von 69 bar verzögert habe. Die Entschleunigung lag bei 2,4 g. Verstappen sei hauptsächlich schuld, weshalb er zehn Sekunden auf die Rennzeit addiert bekam. Trotzdem hält er den zweiten Platz. Sie merkten auch an, dass beide Fahrer nicht vor dem Messpunkt für das DRS vor Kurve 27 vorne sein wollten. Sonst hätte der Gegner auf der Zielgerade vom Klappflügel profitiert. Bei Verstappen stimmt das, weil Red Bull ihn angewiesen hatte, seine Position „strategisch günstig abzutreten". Doch Hamilton wusste ja gar nicht, warum sein Vordermann langsam machte. Es hätte ja auch ein technisches Problem vorliegen können. Irgendwie komisch, diese Begründung der Schiedsrichter.

Fährt Verstappen schmutzig?

Der 24-Jährige fährt auf jeden Fall ohne Rücksicht auf Verluste. Er steckt nicht zurück. Zieht auf der Außenseite mit. Sticht innen gnadenlos rein. Gerät neben die Streckenbegrenzungen. Verteidigt sich mit so späten Bremsmanövern, dass er in die Auslaufzone

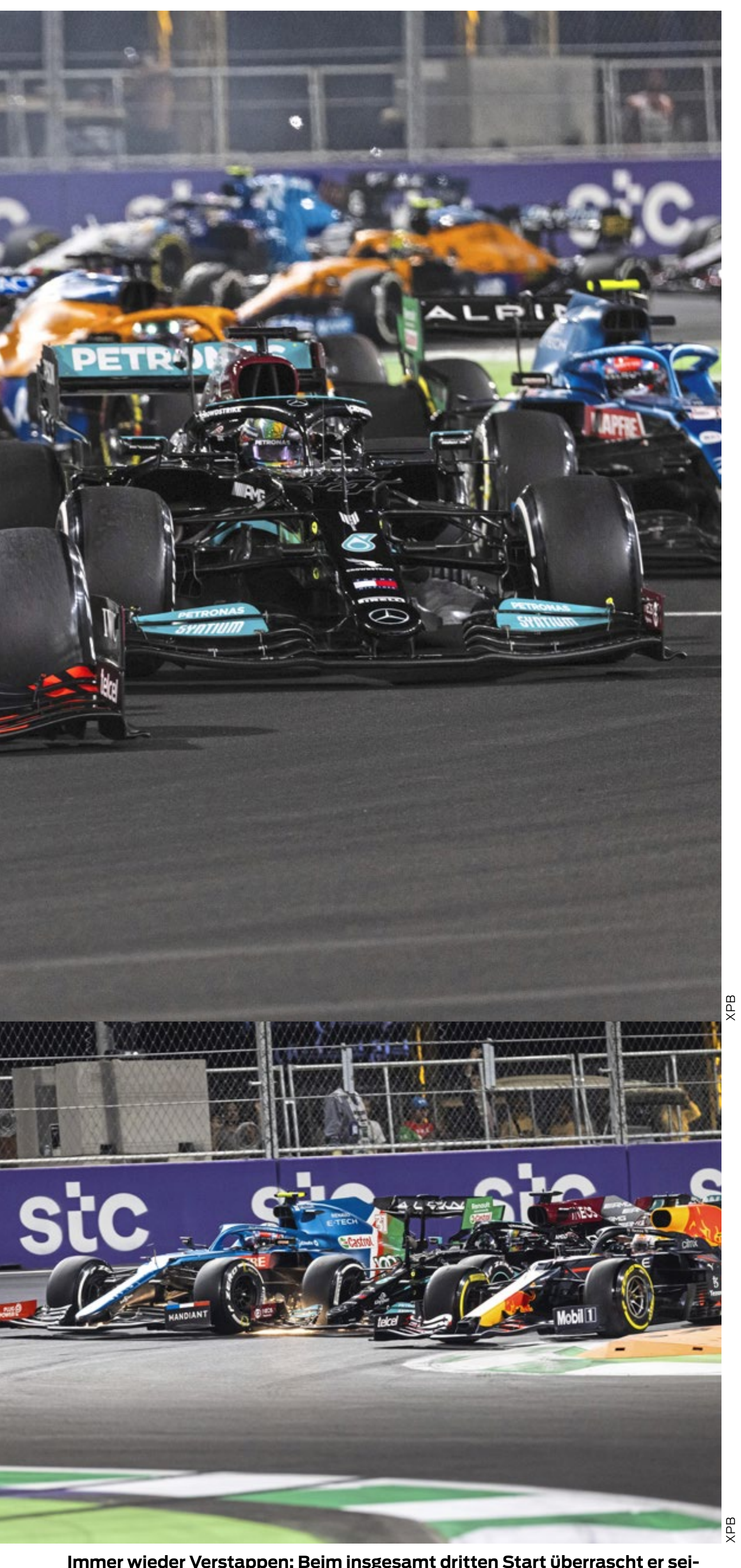


Zweiter Start: Verstappen gerät außen neben die Bahn, fährt die Ellbogen aus und zwängt sich vor Hamilton. Ein „Block Pass"

XPB

Kaputter Flügel: Beim Auffahrunfall mit Verstappen rasiert sich Hamilton die rechte Seite des Frontflügels ab – er ist trotzdem weiter schnell

ddah-Premiere



Immer wieder Verstappen: Beim insgesamt dritten Start überrascht er seinen Rivalen auf der Innenspur. Hamilton gerät an Ocon. Es sprühen Funken

muss, und Hamilton gleich mit – wie in Runde 37. Dafür brummten ihm die Stewards noch während des Rennens fünf Sekunden auf, weil Verstappen seinen Platz mit zu großer Verspätung abtrat. „Das war ein bisschen wie in Brasilien. Er kam mit Schwung von hinten an. Wir bremsen spät. Ich habe einen heiklen Moment, als mir das Heck ausbricht. Wir verpassen beide die Kurve. Ich finde die Strafe nicht gerechtfertigt. Ohnehin gehe ich mit vielen Entscheidungen nicht d'accord. Das ist ein Trend, der mir nicht schmeckt. So bin ich nicht aufgewachsen."

Hamilton entgegnet. „Für mich ist es klar, dass Rennen zwischen den weißen Linien stattfinden. Alle anderen verstehen das auch. Nur einer nicht." Der Weltmeister war es jeweils, der zurücksteckte. Verstappen fährt oftmals mit dem Messer zwischen den Zählen, wie in einem Kart, so als gehöre ihm jede Kurve. Wie früher ein Ayrton Senna. Da hofft einer stets auf den besten Ausgang für sich. Toto Wolff kann die harte Gangart teilweise nachvollziehen. „Max kämpft um seine erste Weltmeisterschaft. Das war sehr hart. Bestimmt auf der roten Linie." Red Bull dagegen zeigt mit dem Finger auf Hamilton. „Er hat Max in Runde 43 abgedrängt." In der Tat geriet der Herausforderer bei dem Manöver von Hamilton neben die Bahn. Der Weltmeister wollte sicherstellen, dass ihn Verstappen nicht auf der Zielgerade zurücküberholen kann. Er wollte einen Konter wie in der Runde zuvor im Keim ersticken.

Was passierte in der zweiten Unterbrechung?

So ein Gespräch hat man selten gehört. FIA-Rennleiter Michael Masi sprach zu Red-Bull-Sportchef Jonathan Wheatley und bot ihm einen Deal an. Es ging um den ersten Restart. Da hatte sich Verstappen neben der Bahn an Hamilton vorbeigemogelt. Alpine-Fahrer Esteban Ocon schlüpfte ebenfalls durch. Masis Angebot: Verstappen sollte freiwillig auf den zweiten Platz zurück. Später korrigierte er sich. Gemeint sei der dritte Platz gewesen, weil Ocon ja noch vor Hamilton war. Verstappen jedenfalls sollte hinter seinen Rivalen.

Red Bull stimmte dem Handel zu, weil Masi den Fall sonst an die Sportkommissare weitergeleitet hätte. „Dann hätte es eine Strafe gegeben", glaubt Horner. Der dritte Startplatz war der bessere Deal. Red Bull ging wieder ins Risiko, bestückte den einzig verbliebenen RB16B mit den Mediumreifen. Der Vorteil gegenüber den harten Reifen half Verstappen in Kombination mit dem knallharten Manöver, direkt den Spitzenplatz zurückzuerobern.

Viele wunderten sich, warum überhaupt zwischen Rennleitung und FIA verhandelt wurde. Das ist aber nichts Ungewöhnliches. „Ich kann den Teams keine Anweisungen geben, was sie zu tun haben. Ich kann ihnen aber ein Angebot machen. Das passierte in Abstimmung mit den Stewards. So hatte Red Bull die Möglichkeit zu reagieren, bevor es weiterging. Das war eine normale Diskussion, die nicht zum ersten Mal vorkam", erzählte Masi.

Wie konnte Hamilton die schnellste Runde fahren?

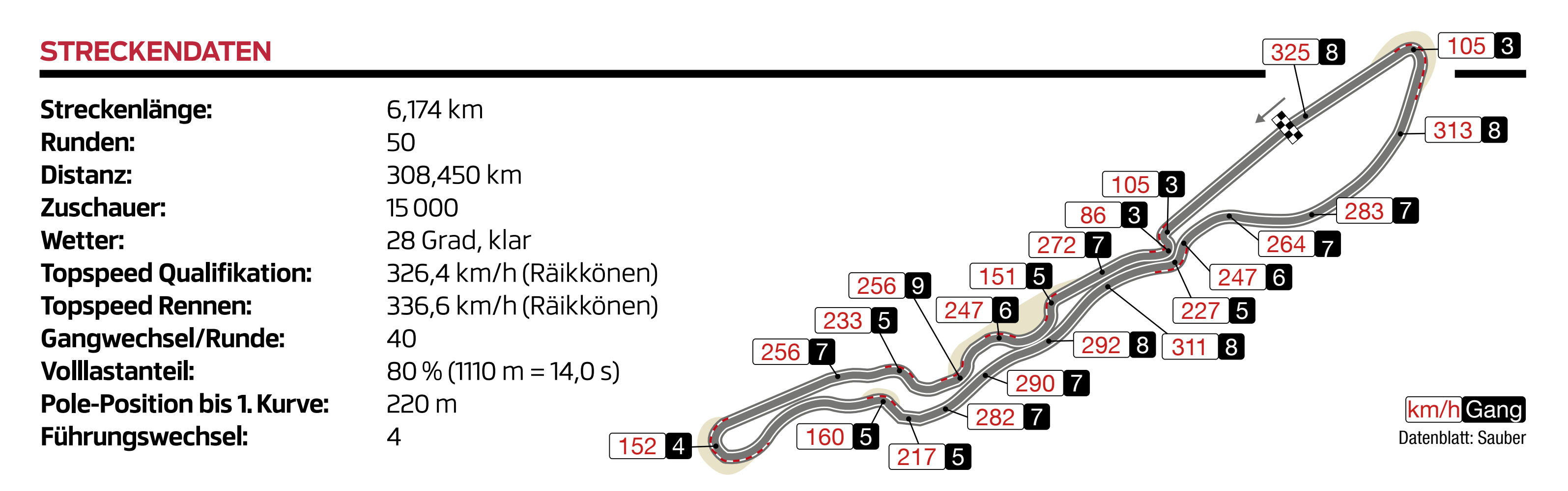
Es geht mit Punktgleichstand ins Finale, weil Hamilton im 47. Umlauf den Extra-Punkt für die schnellste Runde einsackte – trotz beschädigtem Frontflügel. „Das hat ihn drei Zehntel gekostet", rechnen die Ingenieure vor.

Verstappen war kein Gegner. Sein Diffusor war nach dem Schubser des Mercedes zerstört. Außerdem waren seine Mediumreifen zu ausgelutscht. „Der Treffer von Hamilton hat dem linken Hinterreifen außerdem zwei tiefe Schnitte zugeführt", erklärte Marko. Einen Stopp zum Reifenwechsel auf Softs konnte Red Bull nicht einlegen, weil Valtteri Bottas und Esteban Ocon sonst durchgerutscht wären. Red Bull wollte die 18 Punkte nach Hause bringen.

Die Verfolger balgten sich um Platz 3. Mit dem besseren Ende für den Finnen, der Ocon mit DRS und trotz völlig abgefahrenem rechten Vorderreifen ganz knapp vor dem Zielstrich im Fotofinish abfing. ■

GP SAUDI-ARABIEN: 21. VON 22 LÄUFEN, 5. DEZEMBER 2021

STRECKENDATEN



Streckenlänge:	6,174 km
Runden:	50
Distanz:	308,450 km
Zuschauer:	15 000
Wetter:	28 Grad, klar
Topspeed Qualifikation:	326,4 km/h (Räikkönen)
Topspeed Rennen:	336,6 km/h (Räikkönen)
Gangwechsel/Runde:	40
Volllastanteil:	80 % (1110 m = 14,0 s)
Pole-Position bis 1. Kurve:	220 m
Führungswechsel:	4

STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.27,511 min	44
2	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.27,622 min	77
3	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.27,653 min	33
4	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.28,054 min	16
5	Sergio Pérez, MEX Red Bull-Honda, 1.28,123 min	11
6	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, 1.28,125 min	10
7	Lando Norris, GB McLaren-Mercedes, 1.28,180 min	4
8	Yuki Tsunoda, JAP AlphaTauri-Honda, 1.21,442 min	22
9	Esteban Ocon, F Alpine-Renault, 1.28,647 min	31
10	Antonio Giovinazzi, IT Alfa Romeo-Ferrari 1.28,754 min	99
11	Daniel Ricciardo, AUS McLaren-Mercedes, 1.28,668 min	3
12	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.28,885 min	7
13	Fernando Alonso, E Alpine-Renault 1.28,920 min	14
14	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.29,054 min	63
15	Carlos Sainz, E Ferrari, 1.53,652 min	55
16	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.29,177 min	9
17	Sebastian Vettel, D Aston Martin-Mercedes 1.29,198 min	5
18	Lance Stroll, CDN Aston Martin-Mercedes, 1.29,368 min	18
19	Mick Schumacher, D Haas-Ferrari, 1.29,464 min	47
20	Nikita Mazepin, RUS Haas-Ferrari, 1.30,473 min	9

Startnummer

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Hamilton	50/18[2]	2:06.15,118 h = 146,587 km/h	m/h	1 (20,580 s)	1.30,734 min
2.	Verstappen	50/31	+ 21,825 s	m/h/m	2 (34.43,966 min)	1.31,488 min
3.	Bottas	50	+ 27,531 s	m/h/m	2 (16.31,161 min)	1.31,408 min
4.	Ocon	50/1	+ 27,633 s	m/h	2 (16.37,126 min)	1.31,797 min
5.	Ricciardo	50	+ 40,121 s	h/m	1 (16.37,029 min)	1.32,716 min
6.	Gasly	50	+ 41,613 s	m/h	1 (16.41,775 min)	1.32,297 min
7.	Leclerc	50	+ 44,475 s	m/h	1 (20,531 s)	1.31,601 min
8.	Sainz	50	+ 46,606 s	h/m	1 (16.44,618 min)	1.31,851 min
9.	Giovinazzi	50	+ 58,505 s	m/h	1 (16.44,917 min)	1.32,865 min
10.	Norris	50	+ 1.01,358 min	s/h	1 (20,973 s)	1.31,914 min
11.	Stroll	50	+ 1.17,212 min	m/h/m	2 (27,165 s)	1.32,804 min
12.	Latifi	50	+ 1.23,249 min	m/h/m/h	3 (35.48,529 min)	1.32,751 min
13.	Alonso	49		m/h/s	2 (17.41,352 min)	1.31,633 min
14.	Tsunoda	49		m/h/m/h	3 (35.34,925 min)	1.32,506 min
15.	Räikkönen	49		m/h/m	2 (17.23,058 min)	1.32,778 min
16.	Vettel	44	Aufgabe: Unfallschäden (P 14)	h/m/m		1.34,030 min
17.	Pérez	14	Unfall (P 8)	m/h/m		1.34,138 min
18.	Mazepin	14	Unfall (P 16)	m/h		1.37,043 min
19.	Russell	14	Unfall (P 17)	m/h		1.36,130 min
20.	Schumacher	8	Unfall (P 18)	m		1.36,043 min

1) Reifenfolge: s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate; 2) Runden in Führung; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert; 5) 30 Sekunden addiert; 6) 20 Sekunden addiert. Bestwerte in Rot. S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box

FAHRER-WM

1.	Verstappen	9*	369,5 Punkte
2.	Hamilton	8	369,5 Punkte
3.	Bottas	1	218 Punkte
4.	Pérez	1	190 Punkte
5.	Leclerc		158 Punkte
6.	Norris		154 Punkte
7.	Sainz		149,5 Punkte
8.	Ricciardo	1	115 Punkte
9.	Gasly		100 Punkte
10.	Alonso		77 Punkte
11.	Ocon	1	72 Punkte
12.	Vettel		43 Punkte
13.	Stroll		34 Punkte
14.	Tsunoda		20 Punkte
15.	Russell		16 Punkte
16.	Räikkönen		10 Punkte
17.	Latifi		7 Punkte
18.	Giovinazzi		3 Punkte

* Anzahl Siege

QUALI-DUELLE

Hamilton – Bottas	16 : 5
Verstappen – Pérez	19 : 2
Ricciardo – Norris	8 : 13
Vettel – Stroll	13 : 8
Alonso – Ocon	12 : 9
Leclerc – Sainz	14 : 7
Gasly – Tsunoda	21 : 0
Räikkönen – Giovinazzi	7 : 12
Giovinazzi – Kubica	2 : 0
Schumacher – Mazepin	18 : 3
Russell – Latifi	18 : 3

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	9*	587,5 Punkte
2.	Red Bull-Honda	10	559,5 Punkte
3.	Ferrari		307,5 Punkte
4.	McLaren-Mercedes	1	269 Punkte
5.	Alpine-Renault	1	149 Punkte
6.	AlphaTauri-Honda		120 Punkte
7.	Aston Martin-Mercedes		77 Punkte
8.	Williams-Mercedes		23 Punkte
9.	Alfa Romeo-Ferrari		13 Punkte

GP SAUDI-ARABIEN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.29,786 min	21
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,056 s	23
3.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,223 s	24
4.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,477 s	28
5.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 0,532 s	27
6.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,778 s	26
7.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,814 s	26
8.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,822 s	25
9.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,056 s	27
10.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,100 s	25
11.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,174 s	27
12.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,237 s	29
13.	Lando Norris	McLaren	+ 1,243 s	23
14.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,258 s	25
15.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,313 s	26
16.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,510 s	26
17.	George Russell	Williams	+ 1,557 s	28
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,739 s	24
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,035 s	27
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 3,678 s	23

GP SAUDI-ARABIEN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.29,018 min	22
2.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,061 s	23
3.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,081 s	22
4.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,195 s	20
5.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,423 s	21
6.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,537 s	22
7.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,571 s	24
8.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,579 s	20
9.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,750 s	22
10.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,754 s	23
11.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,950 s	22
12.	Lando Norris	McLaren	+ 0,986 s	19
13.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,092 s	23
14.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,258 s	24
15.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,424 s	22
16.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,484 s	22
17.	George Russell	Williams	+ 1,488 s	24
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,634 s	20
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,021 s	23
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,611 s	20

GP SAUDI-ARABIEN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.28,100 min	20
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,214 s	23
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,529 s	21
4.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,541 s	20
5.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,615 s	22
6.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,919 s	19
7.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,001 s	22
8.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,049 s	19
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,077 s	19
10.	Lando Norris	McLaren	+ 1,200 s	18
11.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,318 s	21
12.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,490 s	20
13.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,589 s	24
14.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,617 s	19
15.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,930 s	14
16.	George Russell	Williams	+ 1,934 s	17
17.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 2,196 s	15
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,266 s	17
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,833 s	20
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,879 s	23

STATISTIK DES WOCHENENDES

369,5

Es ist alles angerichtet für das große Finale. Max Verstappen und Lewis Hamilton gehen mit jeweils 369,5 Punkten in den Grand Prix von Abu Dhabi. Zum 31. Mal wird die Weltmeisterschaft im letzten Saisonrennen entschieden. Zum vierten Mal hat Abu Dhabi das große Los gezogen. Hamilton kennt das Gefühl: Er war bereits fünf Mal in ein Finale involviert: 2007 verlor er den Titel im Dreikampf mit Räikkönen und Alonso. 2008 gewann er seinen ersten auf den letzten Metern gegen Massa. 2010 hatte er sowieso nur Außenseiterchancen. 2014 setzte er sich gegen Rosberg durch, zwei Jahre später unterlag er. Für Verstappen wird es ein neues Gefühl. Übrigens gewann Hamilton abermals auf einer neuen Rennstrecke. Er hat nun auf 31 verschiedenen Pisten den Sieg geholt.

ZITAT DES RENNENS

„Für die Formel 1 ist es aufregend, dass wir punktgleich ins letzte Rennen gehen. Aber für meinen Geschmack reden wir derzeit mehr über weiße Linien und Strafen als über anständiges Formel-1-Racing auf der Strecke.“

Max Verstappen, Red Bull

XPB

Showdown im Finale: Wer holt den Titel im Kampf der Titanen?

FAHRERNOTEN


09/10 Ø 8,67
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

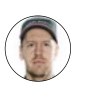

08/10 Ø 7,14
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1


06/10 Ø 8,90
Max Verstappen
Red Bull Racing


07/10 Ø 7,05
Sergio Pérez
Red Bull Racing


08/10 Ø 8,19
Lando Norris
McLaren

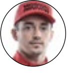

09/10 Ø 6,81
Daniel Ricciardo
McLaren

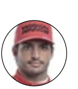

07/10 Ø 6,90
Sebastian Vettel
Aston Martin


07/10 Ø 6,43
Lance Stroll
Aston Martin


05/10 Ø 7,76
Fernando Alonso
Alpine F1


09/10 Ø 7,00
Esteban Ocon
Alpine F1

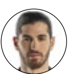

07/10 Ø 8,00
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


07/10 Ø 7,62
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari


08/10 Ø 8,05
Pierre Gasly
Scuderia AlphaTauri


05/10 Ø 5,43
Yuki Tsunoda
Scuderia AlphaTauri


06/10 Ø 6,16
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


09/10 Ø 6,19
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


05/10 Ø 6,48
Mick Schumacher
Haas F1 Team


03/10 Ø 4,90
Nikita Mazepin
Haas F1 Team


06/10 Ø 7,43
George Russell
Williams


06/10 Ø 5,81
Nicholas Latifi
Williams

Französische Evolu



Alpine ist auf einem guten Weg, den fünften Platz in der Konstrukteurs-WM zu verteidigen. Er ist unter den Umständen wertvoller als 2020. Mit Aussicht auf Besserung.

Von: **Michael Schmidt**

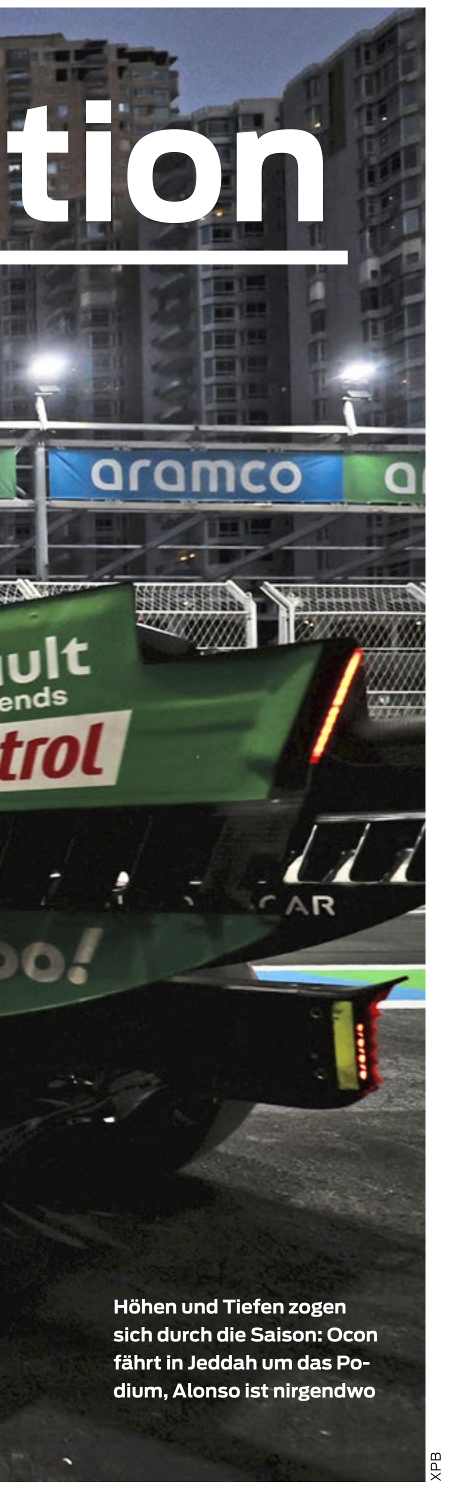
Der fünfte Platz ist Alpine wichtig. Weil man gegen das B-Team von Red Bull nicht verlieren will. Weil es das erste Jahr ist, in dem man unter dem Siegel Alpine antritt. Weil der fünfte Platz zumindest signalisiert, dass es nicht schlechter wird. Aber auch nicht besser. Der französische Nationalrennstall ist nun schon zum dritten Mal in Folge in dieser Position in der Mitte des Feldes eingemauert. Das sieht nach Stagnation aus. Normalerweise ein Rückschritt.

Bei Alpine fällt die Analyse nicht ganz so einfach aus. Dieser fünfte Platz ist sicher höher einzuschätzen als der von 2019. Damals sammelten Daniel Ricciardo und Nico Hülkenberg in 21 Rennen 91 Punkte, was einem Schnitt von 4,33 Zählern pro Start gleichkam. In dieser Saison liegen die Franzosen nach 21 Grands Prix bei 149 Punkten, also einem Mittel von 7,09 pro Start.

> „Wir haben mit einem drei Jahre alten Paket den fünften Platz gehalten. Das zeigt uns, dass wir in allen anderen Disziplinen besser geworden sind."

Im Vergleich zum Vorjahr ist das ein Schritt zurück. Da brachten es Daniel Ricciardo und Esteban Ocon in 17 Rennen auf 181 Punkte. Nicht nur der Punkteschnitt von 10,64 ist für Alpine außer Reichweite, auch der Abstand zu Platz 3 und 4 ist gewachsen. Im letzten Jahr hatte man McLaren und Racing Point mit 21 respektive 14 Punkten Abstand in Sichtweite. In dieser Saison

tion



Höhen und Tiefen zogen sich durch die Saison: Ocon fährt in Jeddah um das Podium, Alonso ist nirgendwo



Zwei Highlights: Ocons Sieg in Ungarn, Alonsos dritter Platz in Katar



Seltsame Parallele: Alpine ist dort stark, wo auch Mercedes gut ist



Alpines teuerste Aktie: Alonsos Feedback vom Auto ist gefragt

sind die Gegner weit weg. Ferrari hat 158,5 Zähler Vorsprung, McLaren 120. Dafür konnte Alpine andere Parameter egalisieren. Alonso und Ocon fahren so regelmäßig in die Punkteränge wie ihre Vorgänger, elf Mal einfach, acht Mal doppelt, und sie fallen im Verhältnis weniger oft aus. Drei Mal war der Motor beteiligt, ein Mal das Chassis, ein Mal ein Unfall.

Ein drei Jahre altes Paket

Teamchef Laurent Rossi kritisiert, dass der A251 der Spitze kaum näher gekommen ist. Im Vergleich zu 2020 beträgt der durchschnittliche Rückstand auf die Pole-Position 1,001 statt vorher 1,099 Sekunden. Ferrari, McLaren und Alpha Tauri konnten ihren Rückstand um eine halbe Sekunde reduzieren, Williams und Alfa Sauber immerhin noch um drei Zehntel.

Technikchef Marcin Budkowski hat eine Erklärung für den Stillstand. „Wir sind im dritten Jahr in Folge mit dem gleichen Chassis, Motor und Getriebe unterwegs. Der Plan war, zwei Jahre damit zu fahren. Dann kam uns Corona dazwischen. Man kann es auch so sehen. Wir haben mit einem Paket, das mechanisch drei Jahre alt ist, unsere Position gehalten und das Zeitdelta zur Spitze leicht verkürzt. Das zeigt uns, dass wir uns in allen anderen Disziplinen, die nicht eingefroren waren, vorwärts bewegt haben. Und das gibt uns Hoffnung für den Neustart 2022.“

Alpine weiß heute, dass es ein Fehler war, mit einem komplett neuen Motor bis zur Einführung des E10-Sprits zu warten. „Jetzt müssen wir zwei Schritte in einem machen“, bedauert Rossi. Das Leistungsdefizit zu Mercedes gibt Renault mit 35 PS an. Auch in der Aerodynamikabteilung lief laut Budkowski nicht alles rund, was zum Teil damit zu tun hatte, dass der Windkanal im Winter zwei Wochen dicht war. „Wir haben mit dem Unterboden nicht so gut reagiert wie einige andere Teams und dabei unsere eigenen Ziele verfehlt. Hätten wir sie erreicht, wären wir wahrscheinlich immer noch Fünfter, aber näher an den anderen dran.“

Für Rossi ist die beste Nachricht, dass die Truppe in der Vorbereitung in der Fabrik, den Abläufen an der Strecke, den Boxenstopps, der Rennstrategie, dem Verständnis der Reifen und der Zusammenarbeit der beiden Fahrer große Fortschritte gemacht hat. Einsatzleiter Alan Permane bestätigt: „Wir haben keine Rekorde aufgestellt, hatten aber auch keinen schlechten Boxenstopp jenseits von fünf Sekunden. In der Konstanz sind wir bei den Besten. Nur das zählt. Ein Zwei-Sekunden-Stopp gewinnt dir kein Rennen, aber ein Acht-Sekunden-Stopp verliert dir eines.“ Das Team hat auch einen viel besseren Plan, bevor es zur Rennstrecke kommt. Es erinnert fast ein bisschen an Mercedes, dass man sich nicht ablenken lässt und seinem Programm treu bleibt.

Besonders stolz ist Budkowski auf seine Fahrerpaarung. „Alonso ist wie ein älterer Bruder für Ocon. Der Sieg von Esteban in Ungarn und der dritte Platz von Fernando in Katar waren das Resultat guten Teamworks. Der eine Fahrer hat dem anderen geholfen, ohne dass wir sie dazu auffordern mussten.“ Teamberater Alain Prost sieht in Alonso Alpines wertvollste Aktie: „Für mich ist Fernando der beste Fahrer im Feld. Keiner hat seinen Überblick, sein Reifenmanagement, so ein Feedback vom Auto. Ich hatte anfangs meine Bedenken, weil er ein schwieriger Charakter ist. Er hat mich während seiner Pause oft angerufen und mir erzählt, dass er sich total geändert hat. Jetzt glaube ich ihm.“

In diesem Jahr passt der Budgetdeckel Alpine wie ein Maßanzug. Für die Reduktion in den nächsten beiden Jahren müssen nur kleinere Anpassungen getätigt werden. „Auf der Basis, die wir haben, mit einem neuen Motor und neuem Auto und unseren Fahrern, sollten wir von der neuen Chancengleichheit profitieren“, hofft Rossi. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

KARTRENNEN FÜR FRAUEN

Sebastian Vettel hat vor dem umstrittenen GP Saudi-Arabien ein Zeichen für mehr Gleichberechtigung gesetzt. Er organisierte in Jeddah ein Kartrennen für junge Frauen, denen es bis 2017 noch verboten war, überhaupt Auto zu fahren: „Es bringt nichts, mit unserer Brille immer nur das Schlechte zu sehen. Wir sollten positiv denken, Akzente setzen. Deshalb habe ich sieben oder acht Mädchen mit unterschiedlichem Hintergrund zu dem Kart-Event eingeladen. Es war inspirierend, ihnen zuzuhören und ihnen von meinen Erfahrungen zu erzählen."



SEBASTIAN VETTEL

Vettel: Kart-Event für junge Frauen

DER BESTE ÜBERHOLER

Ausgerechnet die Veteranen Fernando Alonso, Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen sind die Fahrer mit den meisten Überholmanövern im Feld. „Was ist der Preis dafür?", fragte Alonso, der vor Jeddah die Wertung mit 116 Überholmanövern anführte. „Lass uns 20-mal gegenseitig überholen. So können wir uns von Kimi absetzen", schlug Vettel vor. Alonso räumte ein: „Der Beste ist eigentlich Kimi. Er hat wegen seiner Corona-Erkrankung zwei Rennen weniger."

ABSCHIED VON KIMI

Sauber organisierte in der Pause zwischen Katar und Saudi-Arabien eine große Abschiedsparty für Kimi Räikkönen. Der Finne dankte: „Es war eine tolle Veranstaltung und schön, alle Leute und ihre Familien noch einmal zu sehen." Der dienstälteste F1-Pilot trauert der Zeit aber nicht nach: „Ich werde bei meinem letzten Rennen bestimmt nicht emotional. Ich freue mich auf mein neues Leben."

POKAL FÜR MESSI

Fernando Alonso und Esteban Ocon waren Ehrengäste bei der Weltfußballer-Wahl. „Es war ein unvergesslicher Moment für uns, Lionel Messi den Pokal überreichen zu dürfen", erzählte Ocon. Für ihn gab es dann noch ein persönliches Highlight: „Mbappé hat für mich ein französisches Nationaltrikot mit der Nummer 31 unterschrieben."

NICHT HAMILTONS WAHL

Lewis Hamilton wurde wieder mit der Menschenrechtsfrage konfrontiert. Ob er sich wohlfühle in Saudi-Arabien? Die Antwort kam zögerlich: „Nicht wirklich, aber es war nicht meine Entscheidung, hier zu fahren. Der Sport hat entschieden." Oder sollen wir lieber sagen, das Geld. Angeblich bezahlt Saudi-Arabien 80 Millionen Dollar Antrittsgeld.



XPB

Hamilton mit leiser Kritik an Saudi

NORRIS ZIEHT UM

Das Steuerparadies Monaco ist der Rückzugsort vieler aktueller Fahrer. Lewis Hamilton, Valtteri Bottas, Max Verstappen, Fernando Alonso, Daniel Ricciardo und der gebürtige Monegasse Charles Leclerc leben etwa dort. Lando Norris zieht es nun ebenfalls ins Fürstentum. Der Umzug weg aus England, weg aus der Nähe der McLaren-Fabrik in Woking erfolgt im Winter.

WETTSCHULDEN EINGELÖST

Daniel Ricciardo gewann die Wette, und Ex-Renault-Teamchef Cyril Abiteboul hat ein Andenken fürs Leben: Er ließ sich endlich das Tattoo für den Podestplatz in der Eifel 2020 stechen.

KOMMENTAR

Diese Weltmeisterschaft ist der Hammer. Viele fragen sich schon, warum wir überhaupt ein neues Reglement brauchen. Sie behaupten: Lasst die Regeln, wie sie sind, und in den nächsten zwei Jahren rückt das Feld noch enger zusammen. Das F1-Management und die FIA dagegen setzen auf Neustart. Das Gute dabei: Dieser Reset findet unter einem Budgetdeckel statt, der finanziell alle einigermaßen auf die gleiche Stufe stellt. Keiner kann sich mehr Windkanalsitzungen, CFD-Kapazitäten oder Prüfstandsstunden erschwindeln. Das Fahrzeugkonzept ist so anders, dass die Teams bestenfalls die Lenkräder mit in die neue Saison nehmen können. Bei der Aerodynamik beginnen alle bei null. Trotzdem glaubt McLaren-Teamchef Andreas Seidl, dass am Ende wieder die gleichen Teams vorne fahren werden wie jetzt auch. Also wieder Mercedes, Red Bull und vielleicht noch ein Dritter, der irgendwie den Absprung schafft. Es gebe Gründe, warum die Guten gut sind. Sie haben die besseren Strukturen, die besseren Leute, die besseren Ressourcen. Und das wird sich auch mit einem neuen Reglement durchsetzen. Nur nicht so extrem wie früher. Da tritt der Gleichmacher Budgetdeckelung auf den Plan. Allerdings werde der Effekt, so Seidl, erst mit Verzögerung zu sehen sein. Er glaubt nicht an den Lucky Punch, der ein Team aus dem Mittelfeld direkt an die Spitze befördert, sondern nur an harte Arbeit, um die gleichen Strukturen, Ressourcen und Talente zu schaffen wie die Topteams. Zum Teil gebe ich ihm recht. Und doch glaube ich daran, dass es im Feld zu Verschiebungen kommen kann. Weil es bessere und schlechtere Ideen geben wird. Weil der eine die neue Technik besser versteht als der andere. Weil ein früher Entwicklungsbeginn im Windkanal vielleicht doch einen Vorsprung ergeben kann. Die Topteams werden Rückstände nur schneller aufholen. Meine größte Sorge ist der Motor. Da könnte es wegen der E10-Anpassung große Unterschiede geben. ■



WILHELM

Stehen die Topteams auch 2022 oben, oder kommt es zu Verschiebungen?



Michael Schmidt
Redakteur

Wird es 2022 große Verschiebungen geben? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Offene Strafen

Am Ende des ersten Jahres unter einem Budgetdeckel stehen die Abschlussprüfungen der Finanzexperten der FIA an. Doch was passiert bei einer Regelverletzung? Die Strafen sind mit Bedacht nicht genau beschrieben.

Von: **Michael Schmidt**

Die Budgetdeckelung ist ein voller Erfolg. Das geben auch die Teams zu, die sich lange dagegen gesträubt hatten. Der Kostendeckel sorgt nicht nur für mehr Chancengleichheit und Effizienz. Er schafft auch Klarheit für Investoren. Die Teams sind in absehbarer Zeit ein Profitcenter. Damit werden sie mehr wert. Aus den 145 Millionen Dollar für 2021 stieg die Obergrenze wegen vier abgesagter oder neu angesetzter Rennen auf 149,8 Millionen Dollar.

Die Finanzexperten der FIA haben die Teams praktisch permanent überwacht. Es kommt sogar zu Überraschungsbesuchen in der Fabrik. Im Winter werden die Abschlussprüfungen durchgeführt. Es gibt zwar einen Strafenkatalog für Überschreitungen, aber keine Zuordnung. „Das wurde mit Bedacht so gemacht", erklärt Alpine-Technikchef Marcin Budkowski. „Wenn du weißt, was welches Vergehen kostet, ist die Versuchung da, die Regeln zu umgehen. Wir wissen nur, dass es finanzielle und sportliche Strafen geben kann." ■



XPB

Alpine-Technikchef Budkowski äußert sich zum Budget Cap in der Formel 1

Formel 1

Vorschlag für Sprints

Das F1-Management hat den Teamchefs einen Vorschlag präsentiert, wo 2022 die geplanten sechs Sprintrennen stattfinden könnten. Es geht gleich mit dem Saisonauftakt in Bahrain los.

Von: **Michael Schmidt**

Nach drei Sprintrennen in diesem Jahr hat das F1-Management beschlossen: Der Mini-Grand Prix am Samstag ist ein Erfolg. Deshalb wird die Anzahl der Sprintrennen im nächsten Jahr verdoppelt. Formel-1-Chef Stefano Domenicali betont: „Wir hatten auf der Suche nach den Rennstrecken für die Sprints zwei Dinge im Auge. Zum einen, ob sich die Strecke zum Überholen eignet, und zum anderen den kommerziellen Nutzen." Soll heißen: Die Veranstalter bezahlen für das extra Rennen, weil es auch extra Zuschauer bringt. In einem vorläufigen Plan wurden Bahrain, Imola, Montreal, Spielberg, Zandvoort und Interlagos auf die Liste gesetzt. Monza und Silverstone sind nicht mehr dabei. Auch, weil es in den Sprints relativ wenig Bewegung im Feld gab. In Silverstone wurden zehn Überholmanöver nach der ersten Runde gezählt, in Monza neun, in Interlagos dafür immerhin 17. Bei den sechs Schauplätzen, die den Teamchefs für 2022 präsentiert wurden, spielt der Überholfaktor tatsächlich eine Rolle. Nur hinter Imola gibt es ein Fragezeichen. Da gab es beim Grand Prix 2020 nur zehn Positionswechsel. Im letzten Jahr waren es 25, was aber dem Regen geschuldet war. Bahrain kann im Schnitt über die letzten drei Jahre mit 51,6 Überholmanövern aufwarten, der Red-Bull-Ring mit 31,6. In Brasilien wurde 2019 und 2021 im Mittel 56,5 Mal überholt, in Zandvoort 25 Mal und in Montreal vor zwei Jahren 33 Mal. ■



XPB

Verdopplung geplant: 2022 will die Formel 1 sechs Sprintrennen austragen

NACHRICHTEN

CORONA STOPPT CAPITO
Vor der Abreise nach Saudi-Arabien wurde Williams-Teamchef Jost Capito positiv auf Corona getestet. Er musste sich daraufhin in England in Isolation begeben. Es habe keine größeren Auswirkungen auf das Rennteam gegeben, hieß es in einer Mitteilung des Teams.

REIFENPLATZER GEKLÄRT
Pirelli hat die Ursache der Reifenplatzer beim GP Katar geklärt. Bei Valtteri Bottas, Lando Norris, George Russell und Nicholas Latifi war jeweils der linke Vorderreifen geplatzt. Laut Pirelli wegen zu hoher Belastung auf den Randsteinen in den schnellen Kurven. Die hätte über die Dauer die Innenschulter des Reifens beschädigt und zu plötzlichem Druckverlust geführt.

FEUER BEI ASTON MARTIN
Zwischenfall bei Aston Martin: In der Fabrik in Silverstone kam es zu einem kleinen Feuer, das schnell gelöscht wurde. Der Brand entstand in der Absaugvorrichtung des Windkanals.

ÄRGER FÜR MERCEDES
Mercedes nimmt mit Kingspan einen neuen Team-Partner an Bord. Das sorgt für hitzige Diskussionen. Die Firma hat sich auf Dämmtechnologien und Gebäudeverkleidung spezialisiert und steht seit dem verheerenden Brand des Grenfell Tower (London) mit 72 Todesopfern am 14. Juni 2017 in der Kritik. In einem Brief wurde Mercedes aufgefordert, von dem Deal zurückzutreten. Teamchef Toto Wolff bot an, sich mit den Hinterbliebenen der Katastrophe zu treffen.

VW-MANN FÜR WILLIAMS
Williams ist auf der Suche nach einem neuen Sportdirektor fündig geworden. Die Rolle bekleidet seit November Sven Smeets. Er war zuvor als Motorsportdirektor von Volkswagen tätig.

MOTORSPORT IMAGES

In der Formel 2 ging es wie in der Formel 1 chaotisch zu. Es kam zu mehreren Unfällen

Schock in Jeddah

Oscar Piastri marschiert in Richtung Meistertitel. Eigentlich ist ihm der große Pokal in der Formel 2 nicht mehr zu nehmen. Das Rennwochenende in Saudi-Arabien wurde durch einen Startunfall zwischen Théo Pourchaire und Enzo Fittipaldi überschattet.

Von: **Andreas Haupt**

Es war ein wildes Wochenende der Formel 2 in Saudi-Arabien. In den drei Läufen rückte fünf Mal das Safety Car aus. Einmal gab es eine VSC-Phase. Das Hauptrennen brach die Rennleitung gleich zwei Mal ab.

Der Nachwuchs erlebte einen Schockmoment. Théo Pourchaire kam am Start des Sonntagsrennens nicht vom Fleck. In seinem ART starb der 3,4 Liter große V6-Turbomotor ab. Fünf Fahrer konnten dem stehenden Auto noch ausweichen. Enzo Fittipaldi, der aus seiner Startbox quer von links nach rechts schoss, traf ihn mit voller Wucht frontal im Heck. Der Brasilianer startete in seinem Rennwagen von Charouz Racing von der 18. Stelle 56 Meter hinter Pourchaire. Er hatte also bereits eine hohe Geschwindigkeit auf dem Tacho.

Bruch bei Fittipaldi

Die Motorsport-Gemeinde hielt den Atem an. Es gab im TV keine Wiederholungen des Vorfalls, was zunächst nie ein gutes Zeichen ist. Die Fahrer mussten aus ihren zerstörten Autos befreit



Fünf Fahrer konnten dem stehen gebliebenen ART von Théo Pourchaire noch ausweichen. Enzo Fittipaldi sah ihn zu spät und donnerte mit voller Wucht ins Heck.

werden. Beide waren nach dem Zusammenstoß bei Bewusstsein, wurden in den Krankenwagen verladen und per Hubschrauber ins Krankenhaus geflogen. Tags zuvor hatte Fittipaldi noch seine ersten Punkte in der Formel 2 erobert, jetzt sorgte man sich um ihn und Pourchaire.

Erst mit Verzögerung trudelten die weiteren Informationen zum Gesundheitszustand der beiden Unfallpiloten ein. Pourchaire meldete sich über Twitter. „Mir geht es im Großen und Ganzen gut. Ich weiß nicht, ob meine Saison vorzeitig beendet ist. Aber das ist unwichtig, weil das ein großer Unfall war und weil Enzo verletzt ist."

Fittipaldis Bruder, Haas-Ersatzfahrer Pietro, meldete über den Kurznachrichtendienst: „Er ist wach. Er hat einen Bruch in der rechten Ferse, aber zum Glück ist sein Zustand viel besser, als wir alle erwartet hatten." Kritik wurde laut, weil die Motoren nicht mit einem System ausgerüstet sind, die ein Absterben verhindern („Anti-Stall-System"). Damit hätte der Unfall vielleicht verhindert werden können.

Die Unterbrechung dauerte etwa 40 Minuten. Die Rennleitung verkürzte das Hauptrennen auf eine Distanz von 20 Minuten plus eine Runde. Es sollte schlussendlich nur zehn Minuten gefahren werden. In den nächsten Unfall waren Olli Caldwell und Guilherme Samaia verwickelt, der in allen drei Läufen crashte. Caldwell hatte sich vor seiner Nase in den Kurven 22–23 weggedreht. Der zweite Brasilianer im Charouz konnte nicht mehr richtig ausweichen. Die Rennleitung ließ erneut die roten Flaggen schwenken. Oscar Piastri gewann zum fünften Mal in dieser Saison. Halbe Punkte wurden vergeben. Der 20-Jährige baute seinen Vorsprung in der Meisterschaft auf 51,5 Punkte gegenüber Robert Shwartzman aus. Der nächste Titel nach dem Triumph in der Formel 3 im Vorjahr ist ihm eigentlich nicht mehr zu nehmen. Es ist unrealistisch, dass sein Teamkollege im Finale in Abu Dhabi die maximal ausgeschütteten 65 Punkte holt – mit den Regeln für den Reversed Grid.

Das Rennen um den Sitz bei Alfa-Sauber hat er verloren. Da-

von lässt sich der Australier jedoch nicht beirren. Ohnehin hatte er gegenüber Guanyu Zhou nur Außenseiterchancen. Beide sind zwar Alpine-Junioren. Doch die Franzosen hätten ihr Riesentalent Piastri nur ungern länger abgegeben. Mit Zhou ist Alfa-Sauber flexibler. Er punktete mit der finanziellen Mitgift seiner Sponsoren und der möglichen Erschließung des chinesischen Marktes. Im Titelrennen ist er praktisch raus nach einem verpatzten Wochenende.

Piastri meisterlich

Piastri hingegen marschiert. Auf eine schnelle Runde ist er in der aktuellen Form nicht zu schlagen. Er stellte seinen Prema zum vierten Mal in Serie auf die Pole-Position für das Hauptrennen. Auf der selektiven Rennstrecke war er um 0,165 Sekunden schneller als Shwartzman und um 0,340 Sekunden flotter als Sauber-Junior Pourchaire.

Umgedrehte Reihenfolge im Sprint: Deshalb startete Piastri von der zehnten Position in den ersten Lauf in Jeddah. Marcus Armstrong beschleunigte vom zweiten Platz Liam Lawson auf den ersten 220 Metern aus. Er meisterte zwei Restarts und sicherte sich den Erfolg. Hinter ihm komplettierten mit Lawson und Jüri Vips zwei Junioren von Red Bull das Podest.

Wieder einmal bewies Piastri, dass er das richtige Maß aus Attacke und Zurückhaltung kennt. Da fährt einer mit Köpfchen. Der Mann aus Melbourne kletterte nach Überholmanövern gegen Ralph Boschung, der von Platz 3 aus den Top 10 purzelte, und Jehan Daruvala kurzfristig nach oben. In der Schlussphase jedoch steckte er bei Attacken von Daruvala und Dan Ticktum lieber zurück. Es gab für ihn keinen Grund, ins Risiko zu gehen. Sein erster Verfolger Zhou hatte sich bereits beim Restart verabschiedet. Der Chinese attackierte Christian Lundgaard und drehte sich. Er fiel auf den letzten Platz zurück und war so auch für den zweiten Sprint geschädigt.

Lawson und Vips glänzten dieses Mal nicht, sondern zerstückelten im Rennverlauf ihre Autos. Piastri dagegen verbesserte sich bereits am Start von Platz 3 auf 2. Und er kämpfte Daruvala nieder. Der Carlin-Pilot wollte unbedingt seinen zweiten Saisonsieg feiern. Allerdings hielt er dem Druck des Meisterschaftsführenden nicht stand. Ein Verteidigungsmanöver trieb ihn durch die Auslaufzone der ersten Schikane. Die Sportkommissare bestraften ihn mit fünf Sekunden.

Piastri hätte abwarten können. Er wollte es aber auf der Strecke richten. Einen ersten Angriff in Kurve 27 konterte Daruvala auf der Zielgerade. In der 17. von 20 Runden war der indische Fahrer endgültig fällig. Piastri stürmte am Ende der Zielgerade vorbei und gewann den zweiten Sprint. Die letzten Meter strampelte der Nachwuchs hinter dem Safety Car ab. Daruvala und Lundgaard rutschten mit Zeitstrafen vom Podest, auf das Bent Viscaal und Robert Shwartzman an ihrer Stelle stiegen. ■

JEDDAH – SPRINT 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Marcus Armstrong	41.44,102 min
2.	Liam Lawson	+ 0,563 s
3.	Jüri Vips	+ 2,044 s
4.	Felipe Drugovich	+ 2,826 s
5.	Robert Shwartzman	+ 8,278 s
6.	Christian Lundgaard	+ 8,377 s
7.	Dan Ticktum	+ 8,452 s
8.	Oscar Piastri	+ 8,613 s
9.	Bent Viscaal	+ 10,468 s
10.	Jehan Daruvala	+ 10,484 s

JEDDAH – SPRINT 2

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Oscar Piastri	45.31,603 min
2.	Bent Viscaal	+ 2,521 s
3.	Robert Shwartzman	+ 3,371 s
4.	Dan Ticktum	+ 3,454 s
5.	Jack Doohan	+ 3,598 s
6.	Théo Pourchaire	+ 3,661 s
7.	Enzo Fittipaldi	+ 3,879 s
8.	Guanyu Zhou	+ 4,128 s
9.	Ralph Boschung	+ 4,351 s
10.	Felipe Drugovich	+ 4,619 s

JEDDAH – HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Oscar Piastri	47.09,339 min
2.	Robert Shwartzman	+ 1,148 s
3.	Robert Boschung	+ 2,757 s
4.	Guanyu Zhou	+ 3,020 s
5.	Felipe Drugovich	+ 4,407 s
6.	Jüri Vips	+ 4,871 s
7.	Christian Lundgaard	+ 6,069 s
8.	Marcus Armstrong	+ 6,178 s
9.	Liam Lawson	+ 6,547 s
10.	Dan Ticktum	+ 9,434 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Oscar Piastri	213,5
2.	Robert Shwartzman	162
3.	Guanyu Zhou	149
4.	Dan Ticktum	139,5
5.	Théo Pourchaire	124



MOTORSPORT IMAGES

Zwei Siege in Jeddah: Piastri ist der Meistertitel fast nicht mehr zu nehmen



MOTORSPORT IMAGES

Crash-Serie: Bei allen Startrunden ereigneten sich größere Unfälle



XPB

Team-Meister: Prema hat sich vorzeitig in der Marken-Wertung gekrönt



XPB

Streckenposten und Ärzte im Einsatz: Fittipaldi verletzt sich



ADAC

Seit einem halben Jahr ist Dr. Gerd Ennser neuer Sportpräsident des ADAC. Dabei ist der Jurist ein echtes Multitasking-Talent. Wie er in seinem neuen Amt angekommen ist, wie er das ADAC GT Masters im Vergleich mit der DTM sieht und welche Gedanken er sich um die Zukunft des Motorsports macht …

Von: **Bianca Leppert**

Sie sind neben Ihrem Job als Richter am Amtsgericht auch Formel-1-Sportkommissar. Wie viele Gesetzestexte können Sie auswendig?
Das Geheimnis ist nicht, diese auswendig zu können, sondern im richtigen Moment zu wissen, wo man nachschauen muss. Ansonsten ist Fingerspitzengefühl in beiden Jobs nützlich. Ich träume nicht von juristischen Gesetzestexten. Ich freue mich sogar, wenn ich in acht Monaten in meinem Beruf als Richter alles geschafft habe und in den Vorruhestand gehe.

Das klingt so, als ob Ihnen die Formel-1-Regularien mehr Freude bereiten.
Absolut. Mein ganzes Herzblut steckt im Motorsport. Meine komplette Familie ist im Motorsport unterwegs. Am liebsten wäre ich mal selbst im ADAC GT Masters mitgefahren. Aber das war mit meinem Lebenslauf nicht vereinbar. Es würde mich auch reizen, ein Team selbst zu führen.

Als Richter oder Sportkommissar macht man sich nicht unbedingt beliebt. Ist da das Amt als ADAC-Sportpräsident eine leichtere Aufgabe?
Als Sportkommissar macht man sich in der Tat nicht beliebt. Der Standardsatz bei Sportkommissaren lautet: Wir sind nicht hier, um die Leute glücklich zu machen. Wer das nicht akzeptieren kann, muss sich einen anderen Job suchen. Ich wurde für Entscheidungen noch nie gelobt, immer nur kritisiert (lacht). Das Amt als Sportpräsident bietet da mehr Gestaltungsmöglichkeit. Ich habe das Glück, Projekte und Serien mitzugestalten, in die Zukunft zu denken und mir zu überlegen, was gut für den

ADAC

Im ADAC GT Masters gab es eher Action auf der Strecke wie hier am Sachsenring, hinter den Kulissen blieb es ruhig

„Wir brauchen keine künstlichen Schlagzeilen"

Motorsport ist. Das ist sehr erfüllend und macht mir Spaß.

Gab es Entscheidungen, die für Sie im ersten halben Jahr im Amt wichtig waren?
Ich habe das Glück, dass ich ein gutes Team um mich habe, das mich berät. Wir besprechen sehr viel und ich bin sehr dankbar, dass die Leute sehr erfahren sind. Andererseits bin ich ein sehr ungeduldiger Mensch und möchte oft, dass es schneller vorangeht. Wir haben bereits wichtige Weichen gestellt und gemeinsam viele Entscheidungen getroffen, die wir in den kommenden Wochen und Monaten kommunizieren.

Was müsste denn schneller gehen?
Wir wissen alle, dass der Motorsport in fünf Jahren anders sein wird als heute. Klar ist, er wird immer noch faszinierend sein, und Verbrenner mit zwölf Zylindern werden auch zukünftig Gänsehaut erzeugen. Aber wir werden neue Formate brauchen und neue Antriebstechnologien, denn der Motorsport muss und wird sich weiterentwickeln. Es wird sich sicher nicht der gesamte Motorsport ändern, aber es sind einige Leuchtturmprojekte notwendig, um der Politik und Gesellschaft die Relevanz des Motorsports als Hightech-Testlabor zu beweisen und aufzuzeigen, welchen Beitrag der Motorsport auch in Zukunft für die Fortentwicklung der Mobilität spielt. Da ist ganz klar die Industrie gefordert.

Das ADAC GT Masters hat für 2022 umweltschonendere Kraftstoffe angekündigt. Müsste man da nicht schneller sein und CO_2-neutrales E-Fuel einsetzen?
Ich bin in dieser Hinsicht sehr optimistisch. Wir haben eine Reihe von Gesprächspartnern, die in die Produktion von CO_2-neutralen synthetischen Kraftstoffen einsteigen wollen. Was sich die Produzenten aber wünschen: Sie brauchen eine gewisse Absatzquelle, ansonsten ist es für einen Hersteller wirtschaftlich nicht sinnvoll, solche Produkte zu entwickeln. Dafür muss die Politik Perspektiven eröffnen. Wenn der Motorsport eine Vorreiterrolle übernimmt, die gut funktioniert, kann der ADAC auch eine Perspektive für den Straßenverkehr aufzeigen. Unser Stufenplan sieht 2025 vollsynthetische E-Fuels im ADAC GT Masters vor. Ich könnte mir aber vorstellen, dass es schneller geht. Es wird jedenfalls auch in fünf Jahren noch Verbrenner auf den Straßen dieses Landes geben.

> „Durch die Konkurrenz des ADAC GT Masters und der DTM gibt es eine Berichterstattung darüber. Davon profitieren am Ende beide Serien."
>
> Dr. Gerd Ennser

Überhaupt lief es im ADAC GT Masters sportlich in Sachen Regeln und Strafen sehr ruhig, oder?
Sven Stoppe als neuer Renndirektor war ein totaler Glücksgriff. Wir haben schon früher in der DTM zusammengearbeitet. Mittlerweile haben wir im ADAC GT Masters ein gutes Team vor Ort, das es so macht, wie es sich gehört. Das ist Teil unserer Philosophie, ein verlässlicher Partner gegenüber den Teams zu sein. Sie sollen bei uns eine verlässliche Serie haben, in der es fair und gerecht abläuft.

Es gab auch kaum Schlagzeilen. Ein gutes oder schlechtes Zeichen?
Bernie Ecclestone sagte immer: „Hauptsache Schlagzeilen, egal ob gut oder schlecht." In der Formel 1 sehen wir die Veränderungen in der Vermarktung und den Boom, der durch Netflix ausgelöst wurde. Das ist aber eine typisch amerikanische Prägung. Meiner Meinung nach brauchen wir keine künstlich konstruierten Schlagzeilen, denn wir haben fairen Sport und zufriedene Teilnehmer, das sind für uns die besten Schlagzeilen.

Die Teams wünschen sich aber mehr Bekanntheit und Marketing ...
Das ist völlig klar, weil die Reichweite die Sponsoren-Verhandlungen erleichtert. Und daran arbeiten wir mit aller Kraft. Durch unseren Fernsehpartner NITRO erzielen wir deutlich mehr Aufmerksamkeit. Dass wir regelmäßig in den Hauptnachrichten stattfinden, war bisher nicht gegeben. Allein daran zeigt sich, wie sich das ADAC GT Masters entwickelt hat – auch wenn wir in Sachen Sichtbarkeit noch deutlich zulegen wollen.

Um die drei großen Buchstaben DTM gab es wesentlich mehr Wirbel ...
Klar, der Begriff DTM hatte Strahlkraft, weil die drei großen deutschen Hersteller über Jahre hinweg involviert waren. Da gab es tolle Zeiten. Das ADAC GT Masters hatte nie den Anspruch gehabt, damit zu konkurrieren. Wir haben eine andere Zielrichtung mit der ganzen Plattform. Durch die Konkurrenz der Serien gibt es auch eine Berichterstattung darüber. Von dieser Aufmerksamkeit profitieren beide Serien.

Können beide Serien nebeneinander bestehen?
Das hat in diesem Jahr funktioniert und wird auch nächstes Jahr funktionieren. Wir sind zufrieden und ich nehme an, der Gerhard ebenfalls. Sonst würde er mir das bei den Telefonaten, die wir haben, auch sagen. Die Schwierigkeit wird nicht entstehen, weil es die Konkurrenz gibt, wir stehen vor ganz anderen Herausforderungen: Wie behalten die Menschen das Interesse am Motorsport? Denn der Fußball erdrückt mittlerweile fast alle anderen Sportarten. Oder wie schaffen wir es, dass der Motorsport auch in der Breite umweltfreundlicher wird? Das sind die wahren Herausforderungen für unseren Sport.

Sie tauschen sich also aus?
Wir und mein Team haben immer wieder telefonischen Kontakt und uns dieses Jahr auch mal persönlich zum Kaffee getroffen. Es gab da keine Konfliktthemen. Der Konflikt ist nach außen eher spürbar, als dass er intern besteht.

Was macht denn das ADAC GT Masters aus?
Die Teams müssen daraus ein Geschäftsmodell machen können, Es ist wichtig, dass wir die Mittelstands-Teams am Leben erhalten. Es ist auch entscheidend, Fahrern die Möglichkeit zu bieten, auf einem noch relativ finanzierbaren Niveau diesen Sport betreiben zu können. Der zweite Fahrer sollte damit Geld verdienen. Wir erhalten so eine Szene und schaffen einen Markt für die Hersteller.

Welche Herausforderungen sehen Sie auf den Motorsport zukommen?
Neben den genannten Herausforderungen müssen wir mehr für den Nachwuchs tun. Wir brauchen mehr klassische Einstiegsserien, in denen Talente unabhängig vom finanziellen Background zeigen können, was sie können. Die Umsetzung ist schwierig, aber ich sehe viel Willen bei allen Beteiligten. Es nutzt nichts, professionelle Serien zu veranstalten, wenn man keine Fahrer hat, die diese Autos bewegen können. ■



Dr. Gerd Ennser

Geburtstag: 05.05.1959
Geburtsort: Passau
Beruf: Richter

KARRIERE
Seit 2010: Mitglied des DMSB-Präsidiums, Intl. FIA-Sportkommissar für Automobil
Seit 2018: Vorsitzender des Vorstands des ADAC Südbayern e. V.
Seit 2021: ADAC-Sportpräsident

Hobbys
Motorsport

Toyota präsentiert Saisonplanung und Personalwechsel für die Saison 2022

Kobayashi wird Teamchef!

Jedes Jahr im Dezember verkündet Toyota sein globales Motorsportprogramm, inklusive der politischen und personellen Weichenstellungen. Diesmal sind besonders die Personalveränderungen von Interesse: Kamui Kobayashi wird neben seinem Job als Werksfahrer nun auch WEC-Teamchef.

Von: **Marcus Schurig**

Aufmerksame Leser von Motorsport aktuell wissen, dass der bisherige Toyota Gazoo Racing-Präsident Hisatake Murata das Team nach dem WEC-Saisonfinale in Bahrain verlassen hat. Trotzdem ist die Ernennung eines aktiven Toyota-Werksfahrers zum WEC-Teamchef schon eine kleine Sensation: Im Amateurbereich kommt es häufiger vor, dass Teamchefs auch selber fahren – aber in genau dieser Reihenfolge. Im Profisport ist es außergewöhnlich, dass ein aktiver Fahrer auch noch die Teamchef-Rolle übernimmt, denn an dieser Position hängen viele Verpflichtungen. Wobei zu ergänzen wäre, dass Kamui Kobayashi Teamchef wird, während Murata Team-Präsident war.

Ein zweiter Toyota-Fahrer wird bei Toyota Gazoo Racing Europe (TGR-E) in Köln ebenfalls Managementaufgaben übernehmen: Kazuki Nakajima bestritt im November beim WM-Finale in Bahrain sein letztes Rennen als Profi, in Zukunft wird er in Köln die neu geschaffene Rolle des Stellvertretenden Vorsitzenden bei TGR-E übernehmen. Rob Leupen fungiert weiterhin als Vize-Präsident von TGR-E, Pascal Vasselon bleibt weiterhin Technischer Direktor bei TGR-E. Dazu steuert der bisherige Projekt-Direktor des Rallye-WM-Teams in Zukunft in gleicher Funktion auch die Geschicke des WEC-Teams, diese Position bezieht sich aber primär auf Budgets sowie auf die Business-Kommunikation mit Japan.



Neue Rollen: Kobayashi wird Teamchef, Nakajima TGR-E-Manager (v.l.)

TOYOTA

Auf der Fahrerseite gibt es im WEC-Bereich die erwartete Anpassung: Ryo Hirakawa wird den zurückgetretenen Kazuki Nakajima im Toyota mit der Nummer 8 ersetzen, den der Japaner zusammen mit Sébastien Buemi und Brendon Hartley in der WM pilotieren wird. „Für mich ist es eine große Ehre, die Nachfolge von Kazuki Nakajima im Toyota-Team zu übernehmen“, freute sich Hirakawa. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

KIRCHHÖFER: WERKSPILOT

Marvin Kirchhöfer, der zuletzt mit der Callaway-Corvette im ADAC GT Masters unterwegs war, stößt ab 2022 zum McLaren-Werksfahrer-Kader. Das Rennprogramm des Deutschen wurde noch nicht verkündet.

SCHUBERT: NEUER M4 GT3

Schubert Motorsport gehört zu den ersten Teams, die den BMW M4 GT3 in Empfang nehmen durften. Teamchef Torsten Schubert holte das neue Arbeitsgerät persönlich in München ab und fuhr es aus der BMW Welt. Der neue Renner wird von dem Team aus Oschersleben beim 24h Rennen Dubai eingesetzt.

MIES-SIEG IN AUSTRALIEN

Christopher Mies reiste aufgrund der gelockerten Einreisebedingungen zum Finale der GT World Challenge Australien nach Bathurst. Noch während er im Flugzeug saß, änderten sich allerdings schon wieder die Regeln. Folglich musste Mies 72 Stunden in Hotelquarantäne verbringen und verpasste damit alle Sessions vor dem Rennen. Das beeindruckte ihn nur wenig: Er holte den Sieg im ersten Rennen.

GT3-TITEL FÜR MERCEDES

Nach dem Abschluss der globalen GT3-Rennsaison mit dem Finale der GT World Challenge Australia in Bathurst steht Mercedes AMG als Gesamtmeister fest. Die Schwaben lieferten sich in dieser Meisterschaft, bei der die Ergebnisse der GTWC-Serien in Europa, Asien und Australien gewertet werden, ein enges Duell mit Lamborghini. Mercedes holte den Titel zum dritten Mal in Folge. „Dabei konnten wir uns gegen sechs starke GT3-Hersteller durchsetzen“, freute sich AMG-Kundensportleiter Stefan Wendl.

DSK MIT VERJÜNGUNGSKUR

Die Mitglieder des Deutschen Sportfahrer Kreises (DSK) haben am Samstag im Rahmen der Essen Motor Show die Weichen für die Zukunft gestellt. Im neu gewählten Vorstand finden sich weiterhin viele altbekannte, bewährte und erfahrene Personen, aber das Führungsgremium der europaweit größten Vereinigung aktiver Motorsportler und Fans



ist künftig auch jünger, moderner und weiblicher aufgestellt. Beständigkeit geht einher mit Fortschritt. In ihren Ämtern bestätigt wurden Präsident Dr. Karl-Friedrich Ziegahn und Beisitzer Fabian Berger. Der ehemalige Rallye-Profi Armin Schwarz rückt in die Position des Vizepräsidenten auf. Seine bisherige Position des Schriftführers übernimmt fortan Frank Taller. Neu als Beisitzerin wurde Lena Haberjan ernannt.

IGTC: KYALAMI IM FEBRUAR

Der IGTC-Ausrichter Stéphane Ratel hat die Terminverschiebung des Saisonfinales von Anfang Dezember 2021 auf den 3. bis 5. Februar 2022 bestätigt. Das Rennen in der Nähe von Johannesburg musste kurzfristig ausgesetzt werden, weil Anfang Dezember eine neue Variante des Corona-Virus in Südafrika aufgetaucht war, was zu kurzfristigen Reisebeschränkungen geführt hatte. Ratel hat den neuen Termin mit dem lokalen Promoter sowie den Herstellern und Teams ausgekaspert. Das Problem: Ende Februar steht bereits der IGTC-Saisonauftakt 2022 in Bathurst an, die Autos müssen also von Südafrika nach Australien verschifft werden. Ob das Rennen in Kyalami stattfindet, hängt natürlich weiter von der pandemischen Lage ab.


Alleskönner
50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!
FÜR SIE ZUR WAHL
JET Gutschein
in Höhe von €30
www.jet-tankstellen.de
JET
Schlauer ist das.
€ 30 JET-Gutschein
• Bequem shoppen und tanken
• Gilt deutschlandweit in allen JET-Stationen
• Wert: 30,– €
Ohne Zuzahlung
1022
MANNESMANN Steckschlüsselsatz
• 130-teiliger Steckschlüsselsat
• Aus Chrom-Vanadium-Stahl
• Mit praktischem Tragekoffer
Zuzahlung: 1,– €*
1082
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302



28 Fahrer waren in Val Thorens am Start. Aurelian Panis gewann am Sonntag

SCHOKE

Herr Dubourgs Gefühl für Schnee

Wie es die Tradition gebietet, eröffnete die Eisrennserie Trophée Andros ihre Saison am ersten Dezember-Wochenende in Val Thorens, mittlerweile schon zum 33. Mal. Während das Starterfeld gut gefüllt ist, bröckelt schon jetzt der Kalender.

Von: **Bernhard Schoke**

Die Tourismuszentrale von Val Thorens meldete: komplett ausgebucht. Abgesehen davon, dass auch die Franzosen froh sind, nach diversen Lockdowns mal wieder vor die Tür zu kommen, erklärt sich die hohe Besucherzahl auch mit der guten Besetzung. Die Veranstaltercrew um Serien-Gründer und Organisator Max Mamers konnte wieder mal ein Starterfeld mit großen Namen präsentieren: auch in diesem Jahr mit Sebastien Loeb, WTCR-Weltcup-Sieger Yann Ehrlacher, Ex-Grand-Prix-Pilot Romain Grosjean, Nicolas Prost und Olivier sowie Sohn Aurelien Panis. Natürlich wäre die Liste nicht komplett ohne den fünfmaligen Eiskönig und Titelverteidiger Jean-Baptiste Dubourg, der sich langsam anschickt, den Rekord des ewigen Seriensiegers Yvan Muller anzugreifen, der mit seinen zehn Titeln auch wieder mit von der Partie ist, allerdings wie im Vorjahr passiv als Teamchef.

Die erste Hiobsbotschaft kam schon vor dem Saisonstart: Corona-bedingt ist die Meisterschaft – wie schon 2020 – nochmals kürzer als eigentlich geplant. Aktuell wurde der zweite Auftritt im neuen Jahr gestrichen. Serre Chevalier im Städte-Dreieck Grenoble – Turin – Nizza fiel den neuen Covid-Einschränkungen zum Opfer. Alle Beteiligten hoffen, dass es bei diesen bleibt und nicht noch weitere Änderungen angeordnet werden.

Wenigstens der Winter forderte keine Restriktionen. Die Bedingungen am ersten Renntag auf dem in 2200 Metern Höhe gelegenen und nach Formel-1-Legende und Eis-Haudegen Alain Prost benannten Kurs waren bestens. Die flüssige, rund 900 Meter lange Piste bot optimale Bedingungen für attraktiven Motorsport. Die Temperaturen lagen bis Samstagabend satt im zweistelligen Minusbereich. Dementsprechend stimmungsvoll war die Show mit den in der Sonne flirrenden Eiskristallen, die die vierradgetriebenen Autos mit ihren 250 circa sechs Millimeter langen Spike-Pneus produzieren. Die niedrigen Temperaturen spielt en den Organisatoren, die mithilfe der lokalen Feuerwehr das Eis per Tankwagen Schicht für Schicht aufbauen, in die Hände. Bis zu minus 17 Grad in der Nacht sorgten dafür, dass am nächsten Morgen für die Racer perfekte Ausgangsbedingungen mit 30 Zentimeter dickem Eis zur Verfügung standen.

Schon drei Jahre elektrisch

Während sich Rallye-WM und Rallyecrosser noch schwertun, gehen die Eisrutscher aus Frankreich schon in ihre dritte vollelektrische Saison, und das nicht nur akustisch, sondern auch technisch geräuschlos. Die 28 Teilnehmer sorgten auch ohne Motorengebrüll für großes Spektakel ab der ersten Runde der Vor- und Zwischenläufe. Nur der große Loeb fehlte, der neunmalige Weltmeister musste aus privaten Gründen passen. Mit der Vorbereitung zur Rallye Dakar und dem geplanten Wiedereinstieg in die Rallye-WM mit Ford hat der Elsässer gerade ohnehin viel um die Ohren.

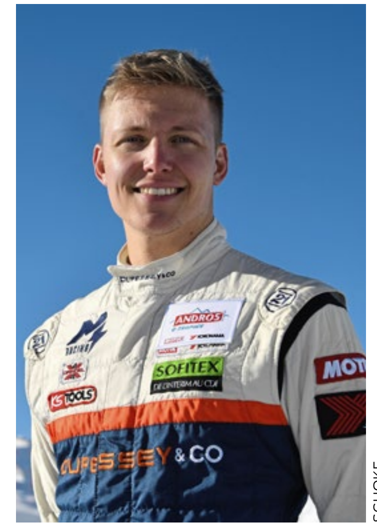
Die guten Ausgangsbedingungen wussten nicht nur die Arrivierten zu nutzen. Auch die weniger bekannten Piloten konnten sich anfangs in Szene setzen. Allerdings nicht allzu lange. Die Großen der Szene hatten sich alsbald warm gefahren und übernahmen das Kommando. Allen voran Dubourg, Olivier Panis, Ehrlacher und Prost brachten das allzeit voll zur Verfügung stehende, mächtige Drehmoment von 1400 Newtonmetern der E-Motoren optimal aufs Eis. Die Führung zwischen den Konkurrenten wechselte ständig. Überraschen konnte Nathanaël Berthon, der seine Erfahrung aus sehr vielen Eisrenn-Jahren ausspielte und letztendlich als Zweiter der Vorläufe ein Ausrufezeichen setzen konnte.

Ein neuer Parameter im Geschehen war der starke Schneefall im Verlauf des Samstag-Nachmittags, der die Bedingungen auf der Rennpiste nachhaltig veränderte. So wie der Grand-Prix-Kurs von Zandvoort durch den Seewind mit Dünensand auf der Ideallinie zu kämpfen hat, verfrachtete starker Wind reichlich Pulverschnee von



SCHOKE

Romain Grosjeans Rennen wurde vom Winde verweht



SCHOKE

Auf dem Podium: Yann Ehrlacher


SCHOKE

250 Nägel pro Reifen beißen ins Eis



SCHOKE

Titelverteidiger Dubourg fuhr am Samstag nervenstark zum Sieg

den umliegenden Ski-Pisten auf die Eisrennstrecke. Alle jene, die frühzeitig in den Vor- und Zwischenläufen ihre schnellen gezeiteten Runden absolvieren konnten, hatten einen erheblichen Vorteil. Einer der Leidtragenden war Romain Grosjean. Er kam mit dem vielen Schnee auf der Strecke nicht zurecht und wurde bis ins kleine Finale durchgereicht.

Da freut sich der Vierte

Beim Hauptrennen des Tages fiel die Entscheidung um die Plätze bereits in der zweiten Runde: Olivier Panis, Nicolas Prost und Yann Ehrlacher waren sich nicht einig, welche Linie die wirklich zielführende ist, um ganz nach vorn zu fahren. Das Knäuel konnten Berthon und Dubourg nutzen und sich an der Spitze deutlich vom Feld absetzen. Dann musste aber der Titelverteidiger schwer kämpfen. Denn auf dem Eis gilt wie auf der Rundstrecke: Heranfahren an den Leader ist das eine, an ihm vorbeikommen ist etwas ganz anderes. Vor allem, wenn der Gegner fünfmal die Serie gewonnen hat und jeden Meter und jede Linie kennt. Mit gutem Schwung und sauberer Linie konnte der den auf der Kampflinie anstürmenden Konkurrenten Berthon ganz knapp hinter sich halten und so gleich den ersten Saisonsieg einfahren. Der frühere Monaco-GP-Sieger Olivier Panis wurde Dritter.

Am Rennsonntag dann wieder ein anderes Bild. Der Wetteränderung mit Temperaturen nahe am Gefrierpunkt und heftigem Schneefall sowie die Kombination aus unbändiger Elektro-Power und stählernen Nägeln hatte das Eis nun nicht mehr viel entgegenzusetzen. Die Pneus frästen sich bald bis auf den Asphalt durch. Die Fahrwerke mussten komplett neu abgestimmt werden, wieder waren die Karten neu gemischt. Aurelian Panis, Ehrlacher, Dubourg und Berthon besetzten nach dem zusätzlichen Superpole-Zeitfahren die ersten beiden Startreihen. Nach sechs spannenden Runden hatte schließlich Aurelien Panis die Nase seines von Saintéloc vorbereiteten Audi A1 vorn. Als knapper Gesamtführender reist aber nach der Addition der ersten Ergebnisse mal wieder Dubourg zum nächsten Lauf. Der steht kurz vor Weihnachten am 17. und 18. Dezember in den Pyrenäen in Andorra auf dem Programm. ■



SCHOKE

Jean-Babtiste Dubourg geht als Tabellenführer nach Andorra

VAL THORENS – FINALE SAMSTAG

Fahrer	Fahrzeug/Team	Zeit
1. Jean-Baptiste Dubourg	Renault Zoe	4:52,462 min
2. Nathanaël Berthon	Peugeot e208	+00,564 s
3. Olivier Panis	Forestier Racing	+17,022 s

VAL THORENS – FINALE SONNTAG

Fahrer	Fahrzeug/Team	Zeit
1. Aurelien Panis	Audi A1	4:53,937 min
2. Yann Ehrlacher	Dupessey AS 01	+01,897 s
3. Nathanaël Berthon	Peugeot e208	+04,241 s

PUNKTESTAND

Fahrer	Fahrzeug /Team	Punkte
1. Jean-Baptiste Dubourg	Renault Zoe	121
2. Nathanaël Berthon	Peugeot e208	119
3. Yann Ehrlacher	Dupessey AS 01	117



M-Sport will beim WM-Auftakt vier neue Ford Puma Rally1 an den Start bringen

M-SPORT

Rallye Monte Carlo

Neue Regeln für Rally1

Zum Auftakt der neuen Hybrid-Ära stellten die Macher der Rallye Monte Carlo ein neues Konzept vor – zum Unmut der Hersteller. Nun werden einige Regeln, allen voran beim Service, angepasst.

Von: **Reiner Kuhn**

Vor gut vier Wochen haben die Organisatoren des ACM Monaco die Route und den Zeitplan der 90. Rallye Monte Carlo (20.–23.01.2022) veröffentlicht. Zum Jubiläum zeigt sich der Saisonauftakt in neuem Gewand: Neben Start und Ziel ist erstmals auch der zentrale Servicepark im Fürstentum. Dem nicht genug, sind im Vergleich zum Vorjahr 95 Prozent der Strecken neu. Die beiden Wertungsprüfungen mit der Fahrt über den berühmten Col de Turini rücken vom Finaltag als Auftakt auf den späten Donnerstagabend. So weit, so gelungen.

Erstaunen herrscht darüber, dass die Veranstalter trotz des Debüts der brandneuen Rally1-Autos mit Hybridantrieb sowohl Freitag als auch Samstag auf einen Mittagsservice verzichten und nach jeweils drei Prüfungen nur eine Reifenwechsel-Zone vorsehen. „Am ersten vollen Rallyetag mit den neuen Hybrid-Fahrzeugen keinen Mittagsservice zu haben, ist eine riesige Herausforderung", sagt M-Sport-Boss Malcolm Wilson und warnt vor einem Imageschaden. Andrea Adamo gibt sich weniger diplomatisch: „Dieses Format ist eines der dümmsten Dinge, die ich in meinem Leben gesehen habe", stellt der Hyundai-Teamchef klar und sieht „klare Versäumnisse in der Kommunikation zwischen Herstellern, Promoter und der FIA".

Letztere sollen auf den Unmut der Hersteller eingegangen sein. Zusätzlich zu dem exklusiv für die Prioritätsfahrer 1 nachträglich ins Programm genommenen Shakedown am Donnerstagmorgen sollen nun auch die Regeln für die beiden Reifenwechsel-Zonen am Freitag und Samstag geändert werden. Geplant ist, dass neben den Werksfahrern nun auch Techniker an den Hybridautos Hand anlegen dürfen. Zum Nennungsschluss am 17. Dezember sollen mit dem Rallye Guide 2 die neuen Bestimmungen veröffentlicht werden ■

Rallye-WM

Schwerer Testunfall

Glück im Unglück für Thierry Neuville und Beifahrer Martijn Wydaeghe. Am Wochenende endete ein heftiger Testunfall im neuen i20 Rally1 für das Hyundai-Duo glimpflich.

Kaum hatte Thierry Neuville im Elsass das Steuer des neuen Hyundai i20 Rally1 übernommen, mussten die Testfahrten wegen starkem Schneefall abgebrochen und nach Südfrankreich verlegt werden. Am Samstag dann der Schreckmoment. Der Belgier und sein Co Martijn Wydaeghe flogen heftig von der Strecke, segelten eine tiefe Böschung hinab und blieben mit dem schwer beschädigten Testwagen in einem Fluss liegen.

Nur gut, dass die neuen Rally1-Hybrid-Autos auch über verbesserte Sicherheitseinrichtungen verfügen, die Schlimmeres verhinderten. Beide Fahrer wurden nach Montpellier ins Krankenhaus gebracht. Spätabends dann die Entwarnung: Nach weiteren Untersuchungen konnte das Duo entlassen werden. ■ RK



MAXIM ROUBERT

Schreckmoment beim Monte-Test: Hyundai i20 Rally1-Wrack im Flussbett

FIA-Rallyekategorien

Rally3 wird stärker

Nur eine Saison nach der Einführung der neuen Rally3-Kategorie darf im seriennahen Turboallradler ein größerer Air-Restriktor verbaut werden.

Im Frühjahr stellte M-Sport mit dem Ford Fiesta Rally3 den ersten Vertreter der legitimen Nachfolge-Kategorie der seriennahen Turboallradler von Mitsubishi und Subaru vor. Doch das Kunden-Interesse hielt sich in Grenzen, denn die gleich starken, aber leichteren Fronttriebler der deutlich günstigeren Rally4 waren meist ebenbürtig.

Nun korrigiert die FIA die Einstufung der Rally3-Autos. Der Luftmassen-Begrenzer des aufgeladenen 1,5-Liter-Dreizylinders wird von 30 auf 31 Millimeter vergrößert. Dadurch erhöht sich die Leistung des Fiesta von 215 auf 235 PS, das Drehmoment von 400 auf 430 Newtonmeter. So passt die Rally3 nun besser in die Lücke zwischen Rally2 und Rally4. Im Sommer 2022 kommt mit dem Renault Clio Rally3 ein weiterer Wettbewerber hinzu. ■ RK



M-SPORT

Ab kommender Saison rund 20 PS mehr unter der Haube: Ford Fiesta Rally3

MCKLEIN

Talbots Titel auf Sparflamme

Einziger WM-Sieg: Fréquelin/Todt gewinnen in Argentinien

1981 gewann Talbot mit seinem Fahrerensemble Guy Fréquelin, Henri Toivonen und Stig Blomqvist die Rallye-Marken-WM. Das Erfolgsrezept: Ein robustes Auto und der mit allen Wassern gewaschene Teamchef Des O'Dell.

Von: **Dirk Johae**

Ein Chef kann einem manchmal gewaltig auf den Wecker gehen, besonders, wenn er es mal wieder so furchtbar genau nimmt. Talbot-Teamchef Des O'Dell war genau so ein Typ. „Viele behaupten, ich sei eine perfektionistische Nervensäge", gestand er. „Halbe Sachen gibt es nicht, jedenfalls nicht bei mir."

Der Sohn eines Landwirts hat sein Handwerk in der Armee und dann beim legendären John Wyer gelernt, als Mechaniker im Werksteam von Aston Martin. Im Rallyesport bewies der gebürtige Ire in der Folge, wie man in der WM auch mit einem Minibudget große Erfolge erringt. O'Dell war ein Praktiker und steckte immer mitten im Geschehen, in der kleinen Rallyebutze in Coventry genauso wie am Serviceplatz bei einem WM-Lauf.

In dieser Manier entstand auch der Talbot Sunbeam-Lotus als „Homologation Special". Des O'Dell, der seine Autos ausschließlich in der Praxis erprobte, bestellte bei Lotus einen Motor der 900er-Serie: Vierzylinder, 2,2 Liter Hubraum und ein Zylinderkopf mit zwei obenliegenden Nockenwellen. Er war die kostspieligste Investition für seinen Rallyewagen. 200 Arbeitsstunden waren nötig, um den zivilen Lotus-Motor zu einem Rallyetriebwerk mit 250 PS hochzurüsten. Zum Vergleich: Ein BDA-Motor für den Escort RS war in einem Fünftel der Zeit einsatzbereit. Als Ableger des Formel-2-Motors bot er die besseren Grundlagen.

Rücksicht aufs Material

Die Stärken des kleinen Talbot-Hecktrieblers lagen dagegen im verwindungssteifen Chassis, der Straßenlage und der Traktion. Im April 1979 war das Auto homologiert. Neben Andrew Cowan sollte vor allem Tony Pond das Gruppe-2-Auto entwickeln. Talbot-Rallyechef O'Dell war jedoch bald so zerknautscht wie die Karosserien, die Ponds Weg pflasterten: „Er war nicht nett zu unseren Autos." Vier Unfälle waren zu viel. Als Ablösung kam das Dreamteam Henri Toivonen und Guy Fréquelin – der ultraschnelle finnische Rohdiamant und der Material schonende Franzose mit Rennstrecken-Expertise.

Schon in der ersten Saison 1980 sammelte Fréquelin mehr WM-Punkte als Toivonen. Aber der Finne glänzte durch die besseren Einzelleistungen. Mit seinem Beifahrer Fred Gallagher gewann der 24-Jährige die RAC-Rallye. In der Marken-WM reich-



Der schnellste Talbot-Quertreiber: Toivonen bei der Sanremo auf Toskana-Schotter

MCKLEIN

ten die Zähler der Talbot-Streiter nur für den sechsten Rang, 71 Punkte hinter Weltmeister Fiat. Aber für die folgende Saison war alles gerichtet. Den Underdog aus Coventry hatte allerdings niemand auf der Rechnung.

Spareinsatz in Übersee

In der Saison 1981 blieb es bei der Arbeitsteilung im Team: Henri Toivonen sollte für Attacke sorgen und sein elf Jahre älterer Teamkollege Guy Fréquelin den Talbot Lotus mit Samthandschuhen bitte so oft wie möglich ins Ziel bringen. Laut O'Dell war Fréquelin nicht so schnell wie Toivonen, brachte aber viel Erfahrung mit. Zunächst waren nur sechs europäische WM-Läufe geplant.

Als Guy Fréquelin mit Beifahrer Jean Todt die Fahrer-WM anführte, wuchs der Ehrgeiz im Werksteam. Aber die Bosse von Peugeot-Talbot waren gegen weitere Auftritte ihres Auslaufmodells: Die Sunbeam-Baureihe wurde seit dem Frühjahr nicht mehr produziert. Das schottische Werk in Linwood war bereits dicht, und der Nachfolger Samba stand in den Startlöchern. Schließlich wurde doch noch ein Zusatzbudget für Einsätze bei den südamerikanischen WM-Läufen in Argentinien und Brasilien gefunden. Der „Spareinsatz" (Todt) eines Autos mit magerem Ersatzteilpaket für die Equipe Fréquelin/Todt konnte nur durch Finanzspritzen des argentinischen Importeurs und von Talbot England gesichert werden.

> „Zuallererst darf es beim Auto keine Probleme geben. Wenn es doch welche gibt, dann musst du sie blitzschnell beheben."
>
> Des O'Dell (Talbot-Teamchef)

Dieses zusätzliche Budget war gut investiert, denn die französische Besatzung gewann die Rally Codasur in Argentinien. Allerdings ging Fréquelins einziger WM-Sieg als wohl schmerzvollster Premieren-Erfolg in die Rallye-WM-Geschichte ein. Eine kurzfristig eingerichtete Umleitung nahm der WM-Führende im fünften Gang. Mit 180 km/h traf der Talbot Lotus eine unsichtbare Bodenwelle volley. Bei dem fürchterlichen Schlag brachen ein Stoßdämpfer und eine Feder.



Stigs Schlussakkord: Blomqvist wird beim letzten WM-Einsatz von Talbot Dritter

MCKLEIN

Tanz auf heißen Kohlen

Das übel verbogene Lenkrad wurde zum Sinnbild für die sehr schmerzhafte Nackenverletzung von Fréquelin. Er quälte sich fortan durch die Rallye. Nach einer weiteren unsanften Landung musste er den Nacken sogar mit einer Korsettkrause stützen. Sein eigens aus der Heimat eingeflogener Leibarzt wirkte Wunder.

„Das Auto um jeden Preis ins Ziel bringen" blieb die Devise bis zum WM-Finale bei der RAC-Rallye im November. Doch Tabellenführer Fréquelin rutschte mit seinem Talbot hilflos über die damals nicht trainierbaren Pisten in den britischen Wäldern wie ein Alpentourist auf Sommerreifen bei Neuschnee. In der 52. von 65 Sonderprüfungen beendete ein Ausritt den Traum vom Fahrertitel. Meister wurde Ari Vatanen, dem ein zweiter Rang reichte. Happy End: Stig Blomqvist sicherte als Dritter im einzigen verbliebenen Talbot die WM vor Datsun.

Jean Todt war bereits in seine neue Rolle geschlüpft: „Das Wichtigste für uns ist die Marken-Weltmeisterschaft." 1982 übernahm er das Zepter bei Peugeot Sport. Einer der Mitstreiter wurde sein ehemaliger Teamchef Des O'Dell. Das Streben nach Perfektion schweißt zusammen. Vier Jahre später wurde Peugeot erstmals Rallye-Weltmeister. ■

RALLYE-WM 1981

	Marke	Punkte
1.	Talbot	117
2.	Datsun	106
3.	Ford	90
4.	Opel	69
5.	Fiat und Audi	je 63
7.	Renault	61
8.	Toyota	54
9.	Peugeot	37



MCKLEIN

Vizeweltmeister Guy Fréquelin: Mit seiner Erfahrung auch Talbot-Tester


MCKLEIN

Krummes Auto, trotzdem Zweiter: Henri Toivonen bei der Sanremo



MCKLEIN

Hands-on-Mentalität: Für Des O'Dell (m.) zählte nur die Praxis



MCKLEIN

Schlank zum Titel: Ein Serviceteam des Rallye-Weltmeisters 1981

Mit WAU-Effekt

MOTORSPORT IMAGES

Chaz Mostert und Lee Holdsworth gewannen mit ihrem Holden von Walkinshaw Andretti United (WAU) die 1000 km von Bathurst. Beim Saisonfinale dominierten sie zwar, mussten jedoch zwischendurch auch etwas zittern.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie schnell der WAU-Holden um den Mount Panorama Circuit geht, zeigte sich bereits im Top-10-Shootout, das über die Pole-Position entschied. Mostert brannte in 2.03,373 min einen neuen Streckenrekord für Supercars in den heiligen Asphalt.

Den Start übernahm Fahrpartner Lee Holdsworth, der sich am Start zunächst hinter Tony D'Alberto (DJR-Ford) einreihen musste – sehr zur Freude von dessen Teamkollege Anton de Pasquale. Dahinter schob sich nach einem Blitzstart Garth Tander, der sich den von P6 gestarteten Triple-Eight-Holden mit der Nummer 888 mit dem bereits feststehenden Meister Shane van Gisbergen teilte. Die Ford-Führung hielt jedoch nicht lange, schon im Verlauf der ersten Runde zogen Holdsworth und Tander am Shell-Mustang vorbei auf P1 und P2.

Es folgte ein zunächst eher ruhiges Rennen, wobei Mostert nach einem Reifenschaden früh aus der normalen Boxenstopp-Sequenz fiel. Zwar hatte man den Speed, jedoch keinen Spielraum mehr bei der Sprit-Taktik. Nachdem die ersten 105 von 161 Runden abgesehen von einigen technischen Problemchen und einer Safety-Car-Phase nach Abflug von Ford-Pilot Thomas Randle eher ruhig verliefen, half ausgerechnet ein Ameisenigel (Echidna) dem Rennen auf die Sprünge.

Das Tierchen hatte sich auf die Strecke verirrt und löste die zweite Gelbphase aus, woraufhin zum einen Mostert/Holdsworth wieder in der Sequenz waren, zum anderen eine ganze Reihe weiterer Gelbphasen durch das wieder dichter gedrängte Starterfeld folgen sollten.

!

Das Saisonfinale war gleichzeitig das letzte Rennen als Vollzeit-Fahrer für Jamie Whincup. Der Rekordmeister (sieben Titel) wird weiter als Co-Driver antreten. Mit P4 schrammte er beim Ausstand nur knapp am ersten Bathurst-Podest seit 2013 vorbei.

Mostert am Ende souverän

Mostert bekam so in der Schlussphase noch mal Druck von van Gisbergen, doch der Neuseeländer ruinierte sich bei der Hetzjagd seine Reifen. Mehr noch: Einer der Dunlop-Pneus ging in die Knie, sodass ein zusätzlicher Stopp nötig wurde. Statt eines möglichen Podests wurde es letztlich nur Platz 18.

Zehn Jahre nach dem letzten 1000-km-Erfolg in Bathurst durfte damit die Walkinshaw-Truppe wieder feiern. Holdsworth holte seinen insgesamt vierten Supercars-Sieg. Der letzte rührte aus 2014, als er mit einem Lucky Punch den ersten von nur zwei Siegen für den Mercedes holte.

Auf P2 lief wie im Vorjahr Tickford-Speerspitze Cameron Waters (Ford) mit Fahrpartner James Moffat ein. Brodie Kostecki und David Russell feierten im Erebus-Holden einen starken P3.

Der krönende Abschluss der Saison war gleichzeitig auch der Abschied des Rekordmeisters. Jamie Whincup tritt zwar – wie sein „Vorgänger" Craig Lowndes – weiter als Co-Driver an, doch die Vollzeit-Rennerei ist für den siebenfachen Champion nun vorbei. Der Ausstand endete auf dem vierten Platz, womit dem 38-Jährigen seit 2013 nicht mehr der Sprung aufs Podest beim Supercars-Saisonhighlight gelang. ■


MOTORSPORT IMAGES

Die Sieger: Mostert (r.)/Holdsworth



MOTORSPORT IMAGES

Abschied: Jamie Whincup holte P4

1000 KM BATHURST 2021

1.	C. Mostert/L. Holdsworth* Walkinshaw Andretti United/Holden	6:15.06,1951 h
2.	C. Waters/J. Moffat* Tickford Racing/Ford	+ 3,7395 s
3.	B. Kostecki/D. Russell* Erebus Motorsport/Holden	+ 6,1448 s
4.	J. Whincup/C. Lowndes* Triple Eight Race Engineering/Holden	+ 7,3448 s
5.	B. Fullwood/W. Luff* Walkinshaw Andretti United/Holden	+ 10,4073 s

*Co-Driver (nur Endurance-Rennen)

ENDSTAND FAHRER

1.	Shane v. Gisbergen (Holden)	2930 Punkte
2.	Jamie Whincup (Holden)	2719
3.	Chaz Mostert (Holden)	2494
4.	Will Davison (Ford)	2389
5.	Cameron Waters (Ford)	2369





HARFORD

Wählen Sie die Besten:

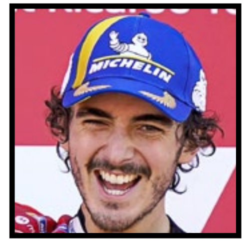
Modelle & Fahrer 2021

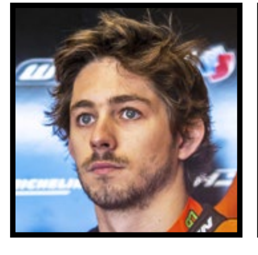
Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!









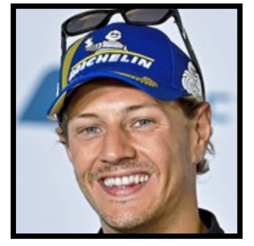




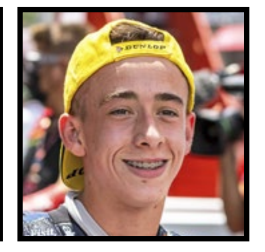






















1. Preis 1 x 1 Peugeot-Scooter Speedfight 4 Sportline

2. Preis 1 x 1 Satz Design-Felgen DOTZ Suzuka blaze

Wer ist der „Racer des Jahres"? in Kooperation mit





YAMAHA

Sie haben die Wahl!

In guter Tradition haben Sie, liebe Leser, am Ende des Jahres die Wahl. Wer waren in der abgelaufenen Saison Ihre Favoriten auf zwei und vier Rädern und welche Modelle haben Sie am meisten beeindruckt? In dieser Ausgabe macht der Motorrad-Bereich den Auftakt zur Wahl „Racer des Jahres 2021".

Von: **Michael Bräutigam**

Diejenigen, die auf die Leserwahl im Automobil-Bereich warten, müssen sich noch bis zur kommenden Woche gedulden, wenn auch die Fahrer und Modelle der Vierrad-Fraktion zur Wahl gestellt werden. In dieser Woche haben Sie die Wahl der Zweirad-Artisten und ihrer nicht minder spektakulären Bikes.

Wenn Sie im vergangenen Jahr bereits bei der Leserwahl mitgemacht haben, werden Ihnen der Wahlmodus und der optische Auftritt bereits bekannt vorkommen. Um den Platzaufwand und die Übersicht so kompakt wie möglich zu halten, haben wir den Anteil der Bilder gegenüber früheren Jahren reduziert. Damit bleibt mehr Platz für unsere redaktionellen Inhalte.

Die Vorauswahl bei den Fahrern wurde nach bestem Wissen und Gewissen getroffen, um Sie zu inspirieren und eine Entscheidungshilfe zu sein. Sie soll Sie also zwar inspirieren, aber in keinster Weise bei Ihrer Wahl beschränken. Deshalb wie üblich die Bitte: Machen Sie gerne von der Möglichkeit Gebrauch, für einen Fahrer bzw. eine Fahrerin „nach Wahl" zu votieren.

Bei den Modellen orientieren wir uns wie im Vorjahr stärker an den tatsächlichen Rennklassen, um eine bessere Vergleichbarkeit bei den Motorrädern und noch viel mehr den Autos – wie gesagt, in der nächsten Woche – herzustellen. Wie und unter welchen Bedingungen Sie mitmachen können, finden Sie nebenstehend. Was Sie gewinnen können, sehen Sie auf S. 32/33. Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Leserwahl und viel Glück für den Gewinn der Preise! ■



ARCHER

SO WÄHLEN UND GEWINNEN SIE

Die auf den folgenden Seiten vorgestellten 90 Fahrer und 85 Modelle aus dem Motorrad-Rennsport sind in neun bzw. acht Einzelkategorien eingeteilt. Pro Einzelkategorie haben Sie eine (!) Stimme, können also 17-mal wählen. „Racer des Jahres 2021" werden die Kandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten. Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Teilnahmeberechtigt sind Einzelpersonen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Motor Presse Stuttgart GmbH und Co. KG sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen.

WAHLSCHEIN AUSFÜLLEN

Dieser MSa-Ausgabe 52/2021 ist eine Wahlkarte beigefügt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer Favoriten. Falls Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, tragen Sie bitte Ihren Favoriten mit Vor- und Nachnamen ein. Sie können auch online unter **www.leserumfragen.de/msa** mitmachen. Den Teilnahme-Code finden Sie ebenfalls auf der beigelegten Postkarte.

PREISE GEWINNEN

Die Gewinnspielpreise werden unter allen rechtzeitig eingesandtenTeilnahmekarten und allen ausgefüllten Online-Fragebögen der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl „Racer des Jahres 2021" verlost. Einsendeschluss ist der 24. Januar 2022 (Datum des Poststempels). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Eine Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und zu unserem **Datenschutz** finden Sie außerdem auf www.leserumfragen.de/msa.

Wählen Sie die Fahrer 2021!

A MotoGP · **B** Moto2 · **C** Moto3 · **D** MotoE · **E** Superbike/SSP/SSP300
F Straßensport national · **G** Motocross · **H** Offroad/Bahnsport · **J** Nachwuchsfahrer

A) Moto GP

Nr.	Fahrer	Land/Team
A 01	**Francesco Bagnaia**	I/Ducati
A 02	**Brad Binder**	ZA/KTM
A 03	**Stefan Bradl**	D/Honda
A 04	**Aleix Espargaró**	E/Aprilia
A 05	**Marc Márquez**	E/Honda
A 06	**Jorge Martín**	E/Ducati
A 07	**Jack Miller**	AUS/Ducati
A 08	**Joan Mir**	E/Suzuki
A 09	**Fabio Quartararo**	F/Yamaha
A 10	**Johann Zarco**	F/Ducati
A 11	**Fahrer nach Wahl**	

B) Moto2

Nr.	Fahrer	Land/Team
B 12	**Marco Bezzecchi**	I/Kalex
B 13	**Arón Canet**	E/Boscoscuro
B 14	**Fabio Di Giannantonio**	I/Kalex
B 15	**Augusto Fernández**	E/Kalex
B 16	**Raúl Fernández**	E/Kalex
B 17	**Remy Gardner**	AUS/Kalex
B 18	**Sam Lowes**	GB/Kalex
B 19	**Tom Lüthi**	CH/Kalex
B 20	**Ai Ogura**	J/Kalex
B 21	**Marcel Schrötter**	D/Kalex
B 22	**Fahrer nach Wahl**	

C) Moto3

Nr.	Fahrer	Land/Team
C 23	**Pedro Acosta**	E/KTM
C 24	**Niccolò Antonelli**	I/Honda
C 25	**Darryn Binder**	ZA/Honda
C 26	**Jason Dupasquier**	CH/KTM
C 27	**Romano Fenati**	I/Husqvarna
C 28	**Dennis Foggia**	I/Honda
C 29	**Sergio Garcia**	E/GasGas
C 30	**Izan Guevara**	E/GasGas
C 31	**Maximilian Kofler**	A/KTM
C 32	**Jaume Masiá**	E/KTM
C 33	**Fahrer nach Wahl**	

D) MotoE

Nr.	Fahrer	Land/Team
D 34	**Dominique Aegerter**	CH/Energica
D 35	**Fermin Aldeguer**	E/Energica
D 36	**Mattia Casadei**	I/Energica
D 37	**Matteo Ferrari**	I/Energica
D 38	**Eric Granado**	BR/Energica
D 39	**Yonny Hernández**	CO/Energica
D 40	**Miguel Pons**	E/Energica
D 41	**Jordi Torres**	E/Energica
D42	**Lukas Tulovic**	D/Energica
D 43	**Aless. Zacchone**	I/Energica
D 44	**Fahrer nach Wahl**	

E) Superbike/SSP/SSP300

Nr.	Fahrer	Land/Klasse
E 45	**Dominique Aegerter**	CH/SSP
E 46	**Marcel Brenner**	CH/SSP
E 47	**Jonas Folger**	D/SBK
E 48	**Adrián Huertas**	E/SSP300
E 49	**Ra. Krummenacher**	CH/SSP
E 50	**Steven Odendaal**	ZA/SSP
E 51	**Philipp Öttl**	D/SSP
E 52	**Toprak Razgatlioglu**	TR/SBK
E 53	**Jonathan Rea**	GB/SBK
E 54	**Scott Redding**	GB/SBK
E 55	**Fahrer nach Wahl**	

F) Straßensport national

Nr.	Fahrer	Land/Klasse
F 56	**Florian Alt**	D/IDM SBK
F 57	**Valentin Debise**	F/IDM SSP
F 58	**Luca Grünwald**	D/IDM SBK
F 59	**Patrick Hobelsberger**	D/IDM SSP
F 60	**Lennox Lehmann**	D/IDM SSP300
F 61	**Noah Lequeux**	LUX/IDM STK 600
F 62	**Julian Mayer**	A/ÖM SBK
F 63	**Ilya Mikhalchik**	UA/IDM SBK
F 64	**Rafael Neuner**	A/ÖM STK 600
F 65	**Marvin Siebdrath**	D/IDM SSP 300
F 66	**Fahrer nach Wahl**	

G) Motocross

Nr.	Fahrer	Land/Klasse
G 67	**Antonio Cairoli**	I/MXGP
G 68	**Romain Febvre**	F/MXGP
G 69	**Tim Gajser**	SLO/MXGP
G 70	**Jeffrey Herlings**	NL/MXGP
G 71	**René Hofer**	A/MX2
G 72	**Henry Jacobi**	D/MXGP
G 73	**Maxime Renaux**	F/MX2
G 74	**Ken Roczen**	D/SX-WM
G 75	**Jeremy Seewer**	CH/MXGP
G 76	**Cooper Webb**	USA/SX-WM
G 77	**Fahrer nach Wahl**	

H) Offroad/Bahnsport

Nr.	Fahrer	Land/Klasse
H 78	**Kevin Benavides**	RA/Dakar
H 79	**Toni Bou**	E/Trial-WM
H 80	**Brad Freeman**	GB/Enduro-WM
H 81	**Kai Huckenbeck**	D/Speedway
H 82	**Romano Hummel**	NL/Langb.-WM
H 83	**Markus Jell**	D/Eisspeedway
H 84	**Ma. Lettenbichler**	D/Hardend.-WM
H 85	**Dinar Valeev**	RUS/Eissp.-WM
H 86	**Matthias Walkner**	A/Rallye
H 87	**Artjom Laguta**	RUS/Sp.w.-WM
H 88	**Fahrer nach Wahl**	

J) Nachwuchsfahrer

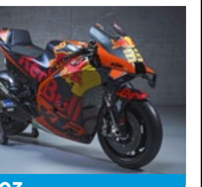
Nr.	Fahrer	Land/Klasse
J 89	**David Alonso**	CO/MotoGP R.C.
J 90	**Norick Blödorn**	D/Speedway
J 91	**Tudor De Dea**	D/ADAC Minib. Cup
J 92	**Liam Everts**	B/Motocross
J 93	**Luca Fischeder**	D/Enduro
J 94	**Jakub Gurecky**	CZ/North. Tal. C.
J 95	**Daniel Holdago**	E/Moto3 Jun.-WM
J 96	**Simon Längenfelder**	D/MX2
J 97	**Máximo Martínez**	E/Eur. Talent Cup
J 98	**Leo Rammerstorfer**	A/Austrian Tal. C.
J 99	**Fahrer nach Wahl**	

Wählen Sie die Modelle 2021!

K) MotoGP



K 100
Aprilia RS-GP



K 103
KTM RC16

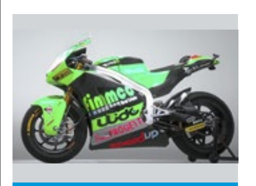

K 101
Ducati D16 GP21


K 104
Suzuki GSX-RR

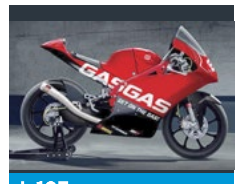

K 102
Honda RC213V


K 105
Yamaha YZR-M1

L) Moto2/Moto3


L 106
Boscoscuro Moto2

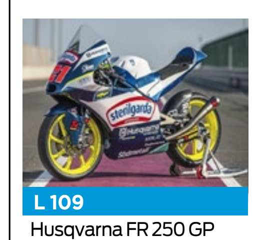

L 110
Kalex Moto2


L 107
GasGas RC 250 GP

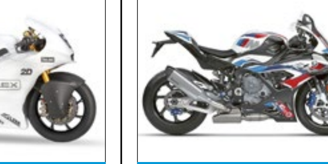

L 111
KTM RC 250

L 108
Honda NSF 250 RW


L 112
NTS Moto2


L 109
Husqvarna FR 250 GP

M) Superbike


M 113
BMW S 1000 RR


M 116
Kawasaki ZX-10RR


M 114
Ducati Panigale V4 R


M 117
Suzuki GSX-R 1000


M 115
Honda CBR 1000 RR-R


M 118
Yamaha YZF-R1



YAMAHA

K MotoGP **L** Moto2/Moto3 **M** Superbike **N** Supersport
O Supersport 300 **P** Motocross **Q** Enduro **R** Rallye

N) Supersport

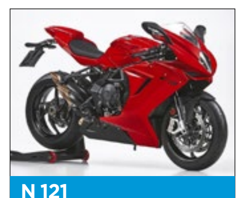

N 119
Honda CBR 600 RR



N 122
Suzuki GSX-R 600

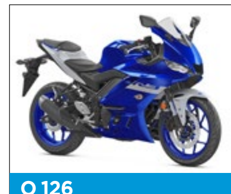

N 120
Kawasaki ZX-6R


N 123
Yamaha YZF-R6


N 121
MV Agusta F3 675

O) Supersport 300


O 124
Kawasaki Ninja 400


O 126
Yamaha YZF-R3



O 125
KTM RC 390


TEN KATE RACING



KAWASAKI

P) Motocross


P 127
Fantic XX 125


P 131
GasGas MC 125


P 135
Honda CRF 450 F


P 139
Husqvarna FC 350/450


P 145
KTM 350/450 SX-F


P 151
TM MX 300/450/530 Fi 4T


P 128
Fantic XXF 250


P 132
GasGas MC 250 F


P 136
Husqvarna TC 125


P 140
Kawasaki KX 250


P 146
Suzuki RM-Z 250


P 152
Yamaha YZ 125


P 129
Fantic XX 250


P 133
GasGas MC 450 F

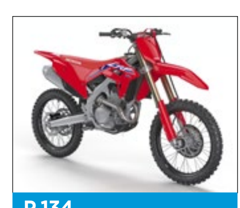
P 137
Husqvarna FC 250


P 141
Kawasaki KX 450


P 147
Suzuki RM-Z 450


P 153
Yamaha YZ 250 F


P 130
Fantic XXF 450


P 134
Honda CRF 250 R


P138
Husqvarna TC 250


P 142
KTM 125 SX


P 148
TM MX 125 2T


P 154
Yamaha YZ 250


HONDA

P 143
KTM 250 SX-F


P 149
TM MX 250 Fi 4T


P 155
Yamaha YZ 450 F


P 144
KTM 150/250 SX


P 150
TM MX 144/250/300 2T

Q) Enduro


Q 156
AJP SPR 250/310/510 R


Q 157
Beta RR 125/200/250/300 2T


Q 158
Beta RR 350/390/430/480 4T


Q 159
Beta Xtrainer 250/300

Q 160
Fantic XE 125

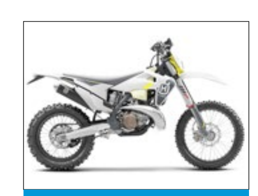

Q 161
Fantic XEF 250

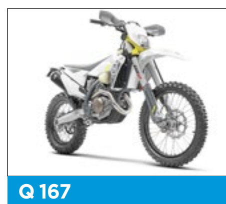

Q 162
Fantic XEF 450


Q 163
GasGas EC 250/300


Q 164
GasGas EC 250/350 F


Q 165
Honda CRF 250/300/400/450 RX


Q 166
Husqvarna TE 150/250/300i



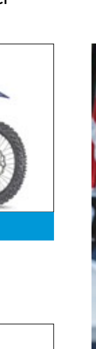
Q 167
Husqvarna FE 250/350/450/501

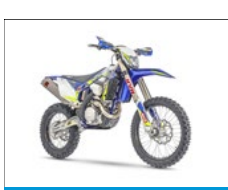
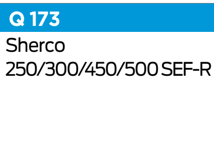

Q 168
KTM 150/250/300 EXC TPI


Q 169
KTM 250/350/450/500 EXC-F


Q 170
Rieju MR 200/250/300 Racing/Pro


Q 171
Rieju MR 200/300 Ranger



Q 172
Sherco 125/250/300 SE-R



Q 173
Sherco 250/300/450/500 SEF-R

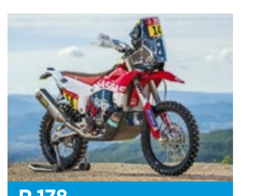

Q 174
SWM RS 500 R

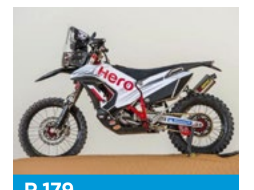

Q 175
TM EN 125/144/250/300 Fi 2T


Q 176
TM EN 250/300/450 Fi 4T

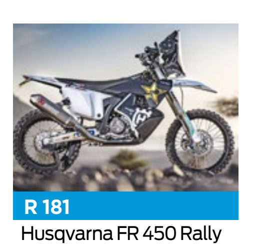

Q 177
Yamaha WR 250/450 F

R) Rallye


R 178
GasGas RC 450 Rally


R 179
Hero RR 450 Rally


R 180
Honda CRF 450 Rally


R 181
Husqvarna FR 450 Rally


R 182
KTM 450 Rally Factory Replica


R 183
Sherco SEF 450 Rally


R 184
Yamaha WR 450 Rally



KTM

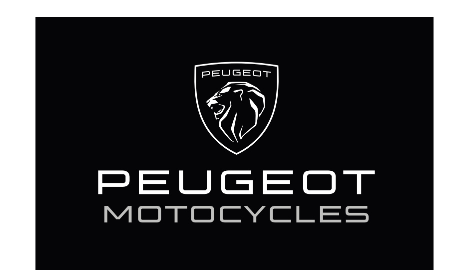
VOLLGAS

1. Preis



1x 1 Peugeot-Scooter Speedfight 4 Sportline

SPORTLICH UND STILSICHER in jeder Lebenslage ist der Gewinner des 1. Preises unterwegs. Der Peugeot Speedfight ist mit über einer halben Million verkauften Exemplaren längst eine Legende unter den Motorrollern: Kompakt, agil und mit einem rassigen Viertakt-Motor bietet er auch in der vierten Generation außergewöhnlichen Fahrspaß. In der Sportline sorgt er zudem optisch für einen besonders dynamischen Auftritt. In Sachen Sicherheit setzt der französische Bestseller mit Shuricane-Scheibenbremsen und Radialbremssattel Maßstäbe. Ein echter Rebell, der gerne zeigt, was er draufhat.
Wert: rund 3000 €
www.peugeot-motocycles.de



1x 1 Satz Design-Felgen DOTZ Suzuka blaze



ANSPRUCHSVOLLES UND AGGRESSIVES DESIGN, entwickelt mit hochqualitativer Technik: Dafür steht die Design-Felge DOTZ Suzuka, die aufgrund ihres großen Erfolgs um die Farbvariante „blaze“ in Silber mit frontpolierten Speichen erweitert wurde. Ein speziell entwickelter Lack mit extra Metallic-Partikeln erzeugt einen doppelten Glanzeffekt. Verfügbar ist der dank ABE für viele Fahrzeuge genehmigungsfreie Satz Felgen für den Gewinner des 2. Preises in den Größen 18 bis 20 Zoll.
Wert: bis zu 1500 Euro
www.dotz-wheels.com

2. Preis



-PREISE

1x 1 Reise zur MotoGP am Sachsenring mit Liqui Moly



3. Preis

RASANTES RENNERLEBNIS Sie möchten den LIQUI MOLY Motorrad Grand Prix 2022 am Sachsenring in exklusiver, entspannter und facettenreicher Atmosphäre genießen und auch einmal einen Blick hinter die Kulissen werfen? Dem Gewinner des 3. Preises winkt ein exklusives Wochenend-Ticket inklusive Zugang zum VIP-Village.
Wert: ca. 1000 €
www.liqui-moly.com

1x 1 Satz UHP-Reifen Kumho Ecsta PS71

4. Preis

SCHNELL UND SICHER Der Kumho Ecsta PS71 ist ein Ultra-High-Performance-Reifen für viele Fahrzeugklassen, der über die neueste High Dispersible Micro Silica-Laufflächenmischung für perfekten Grip sowohl bei Nässe als auch bei Trockenheit verfügt. Der geräuscharme und rollwiderstandsoptimierte Reifen zeichnet sich durch sehr gute Handling- und Bremseigenschaften, hervorragende Aquaplaningeigenschaften sowie eine hohe Laufleistung aus. Der Ecsta PS71 wurde für sein herausragendes Design mit dem iF Design Award ausgezeichnet und ist in insgesamt 44 Größen von 16 bis 20 Zoll erhältlich.
Wert: bis zu 1000 €
www.kumhotire.de





1x 1 Eibach Performance-Paket

5. Preis

QUALITÄT AUS DEM SAUERLAND Der Gewinner des 5. Preises darf sich über ein Performance-Paket aus dem Hause Eibach freuen. Dieses besteht aus einem Satz Eibach PRO-KIT- bzw. SPORTLINE-Federn Ihrer Wahl. Zusätzlich können Sie sich einen Satz Eibach PRO-SPACER-Spurverbreiterungen nach Wunsch aussuchen.
Wert: bis zu 750 € **www.eibach.de**



1x 1 Gutschein für den Liqui Moly Onlineshop

ÖLE, PFLEGE UND MEHR Ihrem Auto mal etwas richtig Gutes tun können Sie als Gewinner des 6. Preises. Liqui Moly, der Spezialist für Schmierstoffe, Motorenöle und Additive made in Germany, lädt Sie mit einem Gutschein zur Online-Shoppingtour ein.
Wert: 300 € **www.liqui-moly.com**



6. Preis



Das geht ~~runter~~ rauf wie Öl!

Seit Jahren gibt es für uns nur eine Richtung: nach oben! Das gilt für die Spitzenqualität unserer Produkte genauso wie für die Beliebtheit unserer Marke. Wohl deshalb wählten uns die Leser*innen der führenden Automagazine 2021 erneut zu Deutschlands bester Schmierstoffmarke. Bei AUTO ZEITUNG sowie auto motor und sport bereits das 11. Mal in Folge. Zudem glänzen wir bei AUTO ZEITUNG wiederholt mit Platz 2 in der Kategorie Pflegemittel. Eine besondere Ehre, für die wir uns ganz besonders bei Ihnen bedanken!





















Der souveräne Meister Chaz Mostert (#25) vor Bathurst-Doppelsieger Jordan Cox

TCR AUSTRALIA/DANIEL KALISZ

TCR Australien

Mostert macht Titel perfekt

Chaz Mostert (Audi) holte sich in Bathurst vor dem Sieg bei den 1000 km auch den Titel in der TCR Australien. Bereits nach dem ersten von insgesamt drei Läufen beim Finale stand der neue Champion fest.

Von: **Michael Bräutigam**

Nachdem Mostert mit einem riesigen Vorsprung zum Finale angereist war, zweifelte wohl niemand mehr daran, dass er der insgesamt zweite Meister der TCR Australien werden würde. Diese liefert sich mittlerweile mit der ADAC TCR Germany ein heißes Kopf-an-Kopf-Duell um den Titel der stärksten nationalen TCR-Serie. Dadurch waren die Rennen entsprechend heiß umkämpft. Mosterts Masterplan sah derweil vor, möglichst unbeschadet durchs erste Rennen zu kommen, den Titel sicherzustellen und sich danach ganz auf den Supercars-Drive zu fokussieren. Nach P9 in Rennen 1 war die Entscheidung gefallen.

Nachdem im ersten Lauf Aaron Cameron das Peugeot-interne Duell um den Sieg gegen Ben Bargwanna knapp für sich gewinnen konnte, drehte Alfa-Romeo-Pilot Jordan Cox richtig auf und gewann sowohl vom 16. Startplatz (!) den turbulenten zweiten als auch – knapp vor Cameron – den dritten Durchgang. Damit sammelte Cox die meisten Punkte des Wochenendes und sahnte den Titel des „Bathurst-400“-Gewinners ab. Der Vizetitel ging an Mosterts Teamkollegen Jordan King.

Mies verpasst Podium

Einen Doppelauftritt in Bathurst hatte übrigens nicht nur Mostert, sondern auch Christopher Mies. Der frischgebackene zweifache Meister des ADAC GT Masters fuhr sowohl bei der GT World Challenge als auch bei der TCR Australia mit. Und zu beiden Programmen kam er erst später dazu, weil er noch die Quarantäne-Regeln einhalten musste.

Bei der TCR konnte er erst zum zweiten Rennen eingreifen und verpasste dabei ohne vorheriges Training mit P4 nur knapp das Podium. „Es ist schon ewig her, dass ich überhaupt ein TCR-Auto gefahren habe“, so der Audi-Werksfahrer, der sich mit P7 im dritten Lauf ebenfalls mehr als beachtlich aus der Affäre zog. ■

DTM

Porsche fix dabei

Nach einem Gaststart am Nürburgring steigt SSR Performance 2022 voll in die DTM ein. Man bringt zwei Porsche an den Start.

Ein großer Erfolg war der Gastauftritt für die SSR-Truppe wahrlich nicht. Erst fehlte es BOP-bedingt an Speed, dann fuhr die Konkurrenz dem Piloten Michael Ammermüller kreuz und quer durchs Auto. Dennoch scheinen rückblickend die positiven Aspekte für SSR-Teamchef Stefan Schlund überwogen zu haben, denn die bisher im GT Masters aktive Münchner Mannschaft hat zwei Autos in die DTM 2022 eingeschrieben. Damit ist man nach Grasser Racing schon das zweite Team, das aus der ADAC-Serie rüberwechselt.

„Uns erwartet noch viel Arbeit bis zum Saisonstart in Portimão, jedoch mögen wir Herausforderungen“, sagt Schlund. Wer die beiden 911 GT3 R der auslaufenden Generation steuern soll, wird noch bekannt gegeben. Man will jedoch ein „schlagkräftiges Line-up“ an den Start bringen. Ammermüller ist sicher einer der Kandidaten. ■ MBR



DTM

Nach Gaststart am Nürburgring (Foto) steigt SSR für 2022 voll ein

BTCC

Volles Hybrid-Haus

Ab 2022 fährt die BTCC mit Hybrid-Antrieb. Dem Erfolg der Serie tut das keinen Abbruch. Im Gegenteil: Das Starterfeld wächst sogar von 29 auf 32 Autos.

Damit hat die wohl beste Tourenwagen-Serie der Welt ihr Kapazitäts-Maximum erreicht, denn es gibt nur 32 Starterlizenzen. Drei davon wurden zuletzt von Serienchef Alan Gow zurückgehalten, der nun ein Luxusproblem hat. Sein mittelfristiges Ziel, das Starterfeld zu verkleinern, ist damit nämlich erst mal in weite Ferne gerückt. Das bleibe zwar langfristig sein Ansinnen, aber aktuell hat er keine andere Wahl. Grund: Mit jeder Lizenz erkaufen sich die BTCC-Teams ein Mitspracherecht – und bei der letzten Sitzung wurde von den Lizenz-Inhabern mehrheitlich für die Herausgabe gestimmt.

Die drei zusätzlichen Lizenzen werden jedoch zunächst nur für eine Saison ausgeliehen. Diese gehen an Team Dynamics (Honda), Speedworks Motorsport (Toyota) und BTC Racing (Honda). ■ MBR



BTCC

Unter anderem Speedworks stockt auf: Alle BTCC-Lizenzen sind vergeben

Der schwarze Blitz

Vor 25 Jahren gewann Opel mit dem Calibra V6 4x4 die ITC-Serie. Es war die goldene Ära der Tourenwagen – und auch von Opel Motorsport. Wir werfen einen Blick zurück.

Von: **Tobias Grüner**

Während die DTM heute mit GT3-Autos fährt, sah die Welt vor 25 Jahren noch ganz anders aus. Aus der damaligen DTM hatte sich die International Touring Car Championship (ITC) gebildet und trug eine inoffizielle Weltmeisterschaft aus. „Eine wahnsinnig tolle Zeit. Wir sind auf fantastischen Strecken auf dem ganzen Globus gefahren“, erinnert sich Opel-Pilot Manuel Reuter. „In Hockenheim war die Hütte immer voll. Wir hatten teilweise 30 000 Fans dabei, die in der sogenannten Opel-Town gewohnt haben. Man hat das damals gar nicht richtig realisiert, wie toll das war. Es war einfach normal für uns.“

Die Zuschauer bewunderten nicht nur die Piloten, sondern auch deren Autos. Vor allem Reuters Meisterauto der Saison 1996 genießt Kultstatus. Bei vielen Fans löst der Opel Calibra V6 4x4 in der legendären Cliff-Lackierung heute noch Gänsehaut aus. „Das war die Geilheit hoch drei. Es war unfassbar, so ein Auto zu fahren“, schwärmt Volker Strycek, der damals als Test- und Ersatzfahrer Teil des Werkskaders war.

Saugmotor mit 500 PS

Die Faszination des Hightech-Dreikampfs zwischen Opel, Mercedes-Benz und Alfa Romeo lag vor allem in den technischen Freiheiten des Reglements, die zu wahren Monstern auf vier Rädern führten. Die Piloten und Ingenieure konnten sich voll austoben. Das Opel-Herzstück war ein 500 PS starker Cosworth-V6-Motor, der seine Leistung über ein halbautomatisches Getriebe an alle vier Räder schickte. Die Laufleistung des Hochdrehzahl-Triebwerks betrug maximal 800 Kilometer, was dazu führte, dass der Antrieb bisweilen mehrmals pro Rennwochenende gewechselt werden musste.

Die schwarze Flunder hatte jede Menge verrückte Hightech-Features an Bord. So waren die Schaltsprünge des Xtrac-Getriebes frei programmierbar, ebenso Kurve für Kurve die Einstellungen der Differenziale. Die Elektroniksteuerung stammte von Williams und lag nicht nur vom Namen her auf Formel-1-Niveau. Weil normale Hydraulik-Pumpen aus der damaligen Zeit mit den hohen Drücken im System komplett überfordert waren, spannte man in Rüsselsheim mit dem japanischen Bagger-Spezialisten Komatsu zusammen, der die notwendigen Komponenten liefern konnte.

Die extreme Aerodynamik, bei der vor allem der ausladende Frontsplitter und der massive Diffusor ins Auge fallen, wurde in zahlreichen Windkanal-Sessions ausgetüftelt. Nur beim Heckflügel mussten die Regelhüter eingreifen. Zum Staunen der Konkurrenz ließen die Opel-Piloten 1995 in Hockenheim den Spoiler auf den Geraden plötzlich abkippen, um



ROSSEN GARGOLOV

Das Calibra-Heck: Dicke Backen, breiter Diffusor und ein fetter Heckflügel



ROSSEN GARGOLOV

DIE ERFOLGE

OPEL

Debüt: Hockenheim 1993
DTM- / ITC-Einsätze: 72 (78)
Einsatzzeit: 1993–1996
Siege / Titel: 9 (10) / 2
(Werte in Klammern inklusive nicht offizieller Rennen)

DAS DETAIL



ROSSEN GARGOLOV

Im Streben, immer noch ein weiteres kleines Detail zu finden, mit dem man die Konkurrenz in den Schatten stellen kann, zog man in der Klasse 1 alle Register. Neben hochgestochener F1-Technik taten es aber manchmal auch ganz bodenständige Lösungen. So wie die „Kühler-Jalousien“ an der Front des Calibra, die je nach Bedarf geöffnet oder geschlossen werden konnten. Geschlossen sorgten die Lamellen für einen niedrigeren Luftwiderstand, geöffnet für eine bessere Kühlung des Motors. Weil der Ende 1995 erfolgreich getestete aktive Heckflügel des Calibra schnell verboten wurde, war diese Form der aktiven Aerodynamik in der Klasse 1 einzigartig, wurde in der Folge aber von Opel im STW-Vectra übernommen und von der Konkurrenz teils bis hinunter in die Gruppe N kopiert.

DIE TECHNIK



ROSSEN GARGOLOV

Bezeichnung: Opel Calibra V6 4x4
Chassis: Gitterrohrrahmen
Motor: Cosworth-V6-Saugmotor, 2498 cm³, 75 Grad Bankwinkel, ca. 500 PS bei 12 000/min
Getriebe: Xtrac, halbautomatisch und sequenziell, 6-Gang
Antrieb: Allrad
Fahrwerk: Einzelradaufhängung, einstellbare Federn und Dämpfer
Elektronik: Bosch & Williams
Reifen: Michelin
Länge: 4673 mm
Breite: 1850 mm
Höhe: 1190 mm
Radstand: 2600 mm
Gewicht: 1040 kg (leer)
Tankkapazität: 75 l

den Topspeed zu verbessern. Diese Art frühes DRS wurde direkt wieder einkassiert.

Dazu wütete ein erbitterter Reifenkrieg zwischen Michelin und Bridgestone. Entwicklung und Testfahrten waren ohne Beschränkungen möglich, was zu explodierenden Kosten führte. Opel soll am Ende eine dreistellige Millionensumme – damals noch D-Mark – investiert haben. „Wir wollten eigentlich nicht so viel ausgeben“, verteidigt Strycek die Geldverbrennung. „Der harte Kampf gegen die anderen Hersteller war in seiner Intensität einfach nicht vorhersehbar. Man musste sich entscheiden: Entweder mitziehen oder nicht mehr um Siege fahren.“

Am Ende der Saison 1996 standen für den Calibra neun Siege als Gegenwert in der Bilanz. In einem spannenden Zweikampf gegen Bernd Schneider sicherte sich Reuter mit 13 Punkten Vorsprung den Titel. Der seit Montag 60-jährige Mainzer blickt stolz auf einen der größten Erfolge seiner Karriere zurück: „Ich hatte damals meistens 50 Kilogramm Platzierungsgewicht an Bord. Das Thema Stallregie war noch nicht so präsent wie in den letzten Jahren. Mich hat keiner vorbeigewunken. Das macht den Titel rückblickend noch wertvoller.“

Vergangene Opel-Zeiten

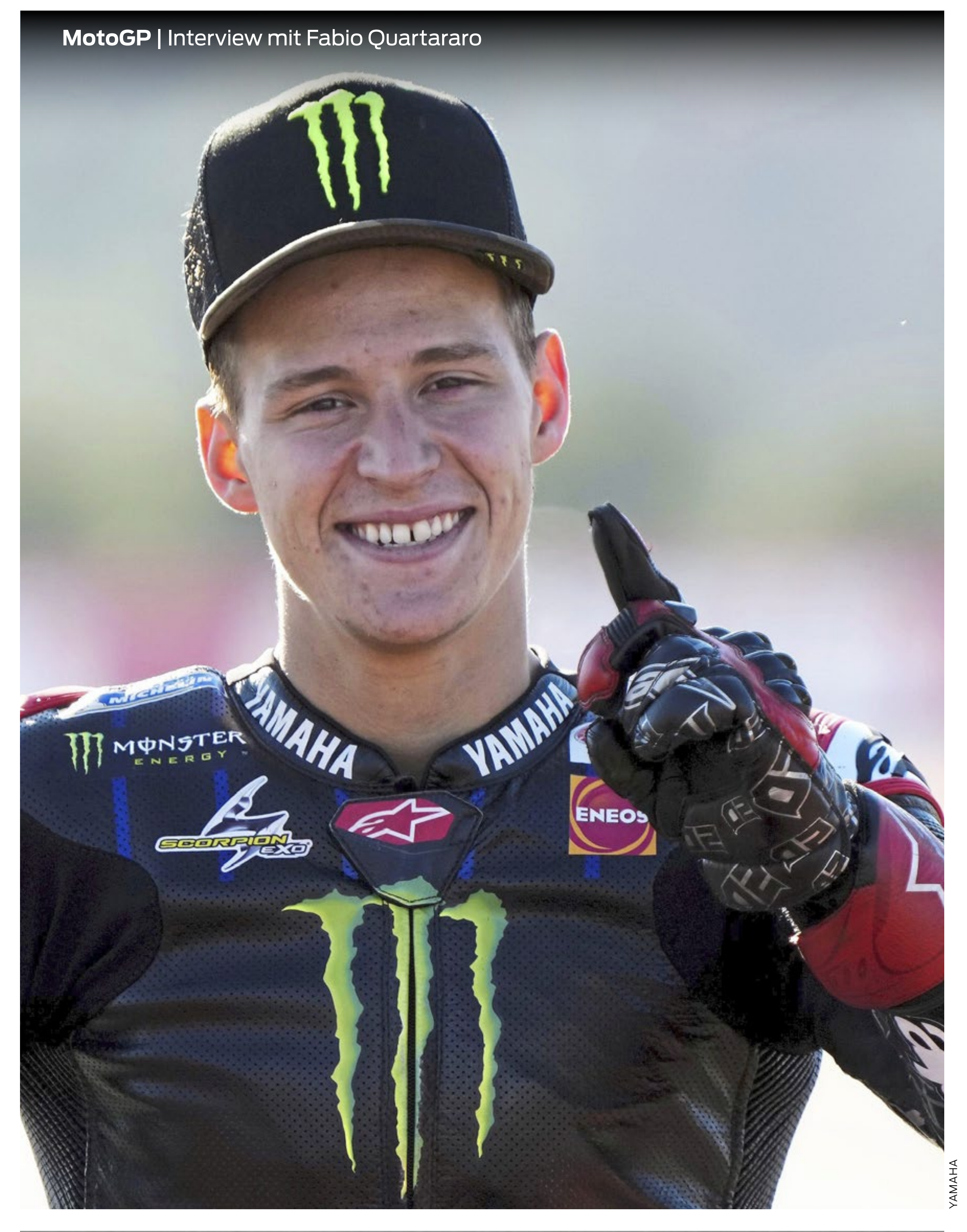
Wegen der Kostenexplosion war der ITC-Spaß nach zwei Saisons auch schon wieder vorbei. Die verrückten Autos wurden eingemottet. Die Stars der Szene mussten anschließend in der STW deutlich kleinere Brötchen backen. Erst bei einem Showrun im Rahmen des Oldtimer Grand Prix 2016 am Nürburgring wurde der legendäre Cliff Calibra wieder einmal zum Leben erweckt. Aktuell steht das Meisterauto im Rennsportlager in Rüsselsheim und wird nur noch für Fototermine vor die Tür gerollt.

Die Traditionsmarke hat sich auf der internationalen Rennsportbühne mittlerweile rar gemacht. „Es kommen heute noch Leute mit Erinnerungen und Bildern von damals auf mich zu. Es ist sehr bedauernswert, was mit der Marke generell passiert. Aber das ist nun mal der Lauf der Zeit“, klagt Reuter.

Strycek, der Opel nach seiner Zeit als Werksfahrer und Sportchef immer noch verbunden ist, macht den Fans aber etwas Hoffnung auf bessere Zeiten: „Der Gesamtkonzern hat mit Carlos Tavares einen sehr motorsportaffinen CEO, der selbst auch Rennen fährt. Der ist so ein Rennsport-Enthusiast, dass für die Marke Opel mittel- und auch langfristig wieder mehr möglich ist. Meiner Meinung nach bleibt Motorsport immer ein Bestandteil der Opel-DNA.“ ■



Ausgefeilte Aerodynamik und darunter Technik bis zum Abwinken – das waren die Autos der Klasse 1



YAMAHA

Weltmeister Fabio Quartararo blickt auf eine ungewöhnliche Karriere zurück, verrät, wie er aus einem drei Jahre andauernden Tief hochkam und gibt Einblick in seine Zukunft.

Von: **Imre Paulovits**

Wie war der Jerez-Test nach dem Saisonfinale?
Wir haben viele Dinge getestet, aber ganz ehrlich haben wir nicht wirklich etwas gefunden, das uns vorwärtsbringt. Unsere Zeiten mit dem 2022er-Motorrad waren sehr ähnlich wie die mit dem alten Modell. Und mit dem ist das Gefühl noch besser. Jetzt haben die Yamaha-Ingenieure den Winter, sie wissen, was alles sie verbessern müssen. Ich hoffe, dass sie sich hundertprozentig auf die Dinge konzentrieren, nach denen wir gefragt haben. Wir brauchen grundsätzlich mehr Motorleistung und mehr Topspeed. Wir haben im Vergleich zu vielen anderen Motorrädern zu viel Wheelie-Neigung, und auch unser Grip hinten ist nicht der beste. Wir haben bereits in Misano den 2022er-Motor getestet, aber er ist seither nicht weiterentwickelt worden, und das reicht so nicht. Wenn wir wieder um Siege kämpfen wollen, brauchen wir mehr Leistung. Ich hoffe, dass das, was wir bisher getestet haben, erst der erste Entwicklungsschritt war.

Wie fühlen Sie sich als MotoGP-Weltmeister?
Es hat Tage gedauert, bis ich die Sache voll begriffen hatte. Da war ich plötzlich auf den Titelseiten von allen großen französischen Zeitungen, bei der WM-Meisterfeier durfte ich das Schild mit meinem Namen auf den riesigen Pokal mit all den Namen der Weltmeister der Königsklasse stecken. Der Tag selbst, als ich in Misano den Titel gewonnen habe, war voller Emotionen. Ich habe viel geweint und viel geschrien, in der Auslaufrunde kamen mir all die harten Momente in Erinnerung, die ich durchlebt habe. Es hat dann einige Tage gedauert, bis ich meine Stimme wiederhatte. MotoGP-Weltmeister zu sein, ist etwas, das ich vor ein paar Jahren, als ich in einer schlechten Phase meiner Karriere war, nie

YAMAHA

Fabio Quartararo beim Jerez-Test: Viel Einsatz, aber nicht zufrieden mit der Entwicklung bei Yamaha

„Habe den Glauben an mich selbst nie verloren“

mehr erwartet hätte. Ich bin 22 und habe dieses Ziel viel früher erreicht, als ich erwartet hätte. Ich fühle mich wie in einem Traum, und den will ich zu einem Maximum genießen. Aber einen Titel zu gewinnen ist schwer, einen zweiten zu gewinnen ist noch schwerer. Das ist jetzt mein nächstes Ziel.

Was war der Schlüsselmoment in diesem Jahr auf dem Weg zum Titel?
Ich denke, Mugello war dieser Moment. Bagnaia war sehr stark, er hat aber in der zweiten Runde einen Fehler gemacht. Ich habe dann mit Johann Zarco gekämpft und schließlich das Rennen gewonnen. Das hat mir sehr viel Selbstvertrauen zurückgegeben. Ich habe versucht, mir so wenig Stress wie möglich zu machen, und wir hatten uns ausgerechnet, dass die Chancen gut stehen, dass wir in Portimão Weltmeister werden. Dann hat Bagnaia einen gemacht, und es war nicht, wie ich Weltmeister werden wollte. Ich war trotzdem superglücklich.

War der Titel für Sie auch deshalb so emotional, weil Sie ihn letztes Jahr verloren haben?
Letztes Jahr wollte ich in den letzten drei Rennen nur noch die WM-Saison irgendwie zu Ende bringen, und sie waren ein totales Desaster. Was letztes Jahr passiert ist, hat mir geholfen, jetzt die Weltmeisterschaft zu gewinnen, genau wie die schlechten Zeiten zwischen 2015 und 2018. Diese Momente, in denen ich gestrauchelt bin, haben mich alle stärker gemacht. Ich habe immer an mich selbst geglaubt und nie die Hoffnung verloren. Dank der Leute, die mich unterstützt haben, habe ich sehr viel gelernt, und es gibt auch jetzt noch sehr viel mehr zu lernen.

Was waren die wichtigsten Dinge, die Sie gelernt haben?
Ich denke, die Konstanz. Wir haben alle Rennen beendet, wir haben jedes Mal Punkte geholt. Selbst in Jerez mit dem Armpump habe ich als 13. noch gepunktet. 2021 war so ähnlich wie 2019, aber wir waren schneller. Das war der entscheidende Faktor, um die Weltmeisterschaft zu gewinnen.

> „Argentinien 2018 war der Tiefpunkt meiner Karriere. Ich war im Qualifying 28. und hatte das Gefühl, dass nur das Safety Car hinter mir ist.“
>
> Fabio Quartararo

Inwieweit ist Ihr Weg zum MotoGP-Weltmeister anders verlaufen, als Sie es erträumt hatten?
Als ich 2013 und ’14 die Spanische Meisterschaft gewonnen habe, war mein nächstes Ziel, Moto3-Weltmeister zu werden. Das hat dann nicht geklappt, ich habe nicht einmal einen Sieg eingefahren. Dann habe ich es in der Moto2 probiert, wollte mein Selbstvertrauen zurückgewinnen, das hat im ersten Jahr auch nicht geklappt. Dann habe ich 2018 in Barcelona gewonnen, dort hätte ich aber niemals gedacht, dass ich gleich in die MotoGP aufsteigen kann. So hatte ich auch nicht die Möglichkeit, Moto2-Weltmeister zu werden. So war der MotoGP-Titel der erste WM-Titel, den ich gewinnen konnte. Das hätte ich so nicht erwartet. Als ich in Valencia das erste Mal auf der Yamaha M1 gesessen habe, habe ich mich nur gefragt, was zum Teufel ich auf diesem Motorrad mache. Es hatte so viel Leistung – wenn ich heute die Yamaha-Ingenieure auch nach deutlich mehr frage. Aber ich habe relativ schnelle Schritte gemacht. Ich war zuerst drei Sekunden hinter der Spitze, dann zwei Sekunden, am letzten Tag in Jerez fehlten mir nur noch 0,8 Sekunden. Der nächste Test in Sepang war wirklich hart, aber in Katar haben wir einen großen Schritt gemacht und ich war Zweitschnellster. Von da an wusste ich, dass ich in dieser Klasse richtig bin. 2019 war dann wirklich gut. Natürlich war es dann mein Traum, 2020 Weltmeister zu werden. Wenn das in dem Jahr auch nicht geklappt hat, dieses Jahr haben wir es geschafft.

Was war der Tiefpunkt Ihrer Karriere?
Ich denke die härteste Zeit war 2016 und ’17. Aber der Moment, der mich aufgeweckt hat, war in Argentinien 2018, als ich im Qualifying 28. war und das Gefühl hatte, dass nur noch das Safety Car hinter mir ist. Das war wie ein Weckruf. Ich habe gesehen, dass mein Fahrstil auf der Moto2 nicht funktioniert, ich musste ihn völlig verändern. Von da an haben wir bis auf Brünn alle Rennen in den Top-10 beendet, wir haben in Barcelona gewonnen und in Assen auf dem Podest gestanden. Das hat mir den Sitz in der MotoGP eingebracht und schließlich den WM-Titel.

Wie haben Sie sich selbst gegenüber dem Vorjahr verändert?
Ich denke, es war eine natürliche Entwicklung. Dieses Jahr bin ich nie wirklich sauer geworden. Ich weiß noch letztes Jahr in Valencia, da hat das Motorrad gar nicht funktioniert. Da bin ich an die Box gekommen und ich habe zwar nicht rumgeschrien, aber ich sagte meinem Crewchief, dass das Motorrad nicht lenkt, ich nicht bremsen und nicht beschleunigen kann. Da sagte er zu mir: Du bist jetzt verärgert, aber du musst schon genau beschreiben können, was los ist. Da ist mir klargeworden, dass man die Probleme nicht korrekt beschreiben kann, wenn man verärgert ist. Wenn ich dieses Jahr ein Problem hatte, bin ich ruhig geblieben. Ruhig zu bleiben war etwas, dass mich wachsen ließ, und deshalb habe ich versucht, immer ruhig zu bleiben. Natürlich gab es Momente, wo ich sehr verärgert war. Im Qualifying in Misano war ich nur 15., es hätte aber nichts gebracht, wenn ich rumgeschrien hätte. Ich bin ruhig geblieben, am nächsten Tag war ich Weltmeister.

Auf was mussten Sie in Ihrer Kindheit verzichten, um dahin zu kommen, wo Sie jetzt sind?
Auf eine ganze Menge. Aber noch mehr Opfer mussten meine Eltern bringen. Als ich Kind war, hat mein Vater von Montag bis Freitag gearbeitet, am Samstag und Sonntag ist er mit mir trainieren gegangen, meine Mutter war allein zu Hause. Als ich 13 war, musste ich nach Spanien ziehen, so hatte ich keine normale Kindheit. Ich habe auf diese Art aber eine Menge Reife erlangt. Ich bin jetzt 22, aber ich denke, mental bin ich viel weiter.

Ihr Vertrag endet 2022. Was haben Sie dann vor?
Ich bin ein offener Mensch und ich habe offene Menschen um mich herum. Es ist nicht unbedingt mein Ziel, auf zwei unterschiedlichen Motorrädern zu gewinnen, aber ich höre mir die Angebote von anderen Herstellern an. Ich will mich auf alle Fälle für das bestmögliche Projekt entscheiden. Deshalb werde ich allen gut zuhören. ■



Fabio Quartararo

Geburtstag: 20. April 1999
Geburtsort: Nizza (F)
Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE
2013: CEV Moto3, Honda (1.)
2014: CEV Moto3, Honda (1.)
2015: Moto3-WM, Honda (10.)
2016: Moto3-WM, KTM (13.)
2017: Moto2-WM, Kalex (13.)
2018: Moto2-WM, Speed Up (10.)
2019: MotoGP, Yamaha (5.)
2020: MotoGP, Yamaha (8.)
2021: MotoGP, Yamaha (1.)

Hobbys
Motocross, Mountainbike



In der eigenen Drift-Arena war Rossi in seinem Element und gewann den Dirttrack-Endurance

VR46

Daheim noch immer der King

Wenn Valentino Rossi in seinem Abschiedsjahr in der MotoGP auch nicht mehr auf das Podest steigen konnte: Auf seiner Ranch in Tavullia ist er nach wie vor der König. Er gewann mit seinem Bruder Luca Marini die „100 km dei Campioni".

Von: **Imre Paulovits**

Es ist jedes Jahr ein Fest, wenn Valentino Rossi mit seiner VR46 Academy und geladenen Gästen nach der Saison auf seiner Ranch ein Hundert-Kilometer-Dirttrack-Endurance-Rennen veranstaltet. Wenn es auch nur eine Riesengaudi sein soll – um die Plätze wird trotzdem knallhart gefightet. Und wie es sich in Italien gehört, danach auch mächtig gefeiert.

Da der 42-Jährige nach seinem Rücktritt von der MotoGP vor einem Monat nicht mehr so viel zu tun hatte wie sonst, konnte er sich etwas mehr um die Einladungen berühmter Mitstreiter kümmern. Und so waren diesmal seine ehemaligen Yamaha-Teamkollegen Jorge Lorenzo und Maverick Viñales am Start, auch Suzuki-Star Álex Rins kam, so wie die Supercross-Legende Jeremy McGrath. Passend zu seinem Alter konnte Rossi für die siebte Auflage des Spektakels 42 Fahrer in die Startaufstellung bringen.

Am Samstag gab es die Trainingsläufe und ein Ausscheidungsrennen nach amerikanischem Muster, in beiden brillierte Luca Marini. Der Halbbruder des neunfachen Weltmeisters setzte sich im Rennen gegen Rossi durch, und die beiden bildeten wie schon in den letzten Jahren ein Team.

Wenden und Schrauben

Doch als es am Sonntag losging, war es zunächst der italienische Moto3-Meister, Elia Bartolini, der sich an die Spitze setzte. Der 18-Jährige fuhr auch gleich einen Vorsprung heraus und die schnellste Runde des Rennens. Doch bei aller Gaudi, und vielleicht auch gerade dafür, gibt es feste Regeln bei diesem Rennen. So muss nach jeweils fünf Runden oder zehn Kilometern ein Fahrerwechsel stattfinden. Jedes Team hat nur einen Transponder, fährt aber mit zwei Motorrädern, so muss der Transponder von einem Mechaniker möglichst schnell von einem Motorrad auf das andere umgesteckt und gesichert werden.

Daher gab es auch eine Menge Positionswechsel, und die anfänglichen Jäger Valentino Rossi/Luca Marini und Mattia Pasini/Lorenzo Baldassarri wurden immer wieder zu den Gejagten. Nach dem ersten Wechsel führten Rossi/Marini, doch dann legte sich Marini in seinem zweiten Stint auf die Nase. Von nun an führten Pasini/Baldassarri. Doch die 46/10 fuhr eine furiose Aufholjagd, und zwölf Runden vor Schluss übernahm Marini wieder die Führung. Es folgten zwar noch zwei Fahrerwechsel, aber das Brüderpaar konnte seine Führung bis ins Ziel halten.

Zweiter wurde das Team Elia Bartolini/Stefano Manzi, um den letzten Platz fighteten Mattia Pasini/Lorenzo Baldassarri und Marco Bezzecchi/Andrea Migno bis zum Schluss knallhart. Dann stürzte Bezzecchi im Eifer des Gefechts, und Pasini/Bezzecchi konnten auf das Podest. Fünfte wurden Niccolò Antonelli/Celestino Vietti vor Augusto Fernandez/Diogo Moreira, Alberto Surra/Federico Fuligni, Alex Rins/Albert Arenas, Tito Rabat/Xavi Artigas und Jorge Lorenzo/Dennis Foggia. Maverick Viñales kam bei seinem ersten MotoRanch-Abenteuer mit Iker Lecuona auf P12.

Die Wettergötter waren der Veranstaltung gnädig: In Tavullia herrschte feinstes Dezember-Sonnenwetter, und so fiel auch die Siegerfeier feuchtfröhlich aus. Zu den Siegerpokalen gab es wie jedes Jahr reichlich Salami für jeden, und die Sieger durften jeweils einen kompletten getrockneten Schinken entgegennehmen. ■



VR46

Die Helden der 100 Kilometer: Manzi, Bartolini, Rossi, Marini, Pasini und Baldassarri

Motorrad-WM

Ehre, wem Ehre gebührt

Bei der FIM-Gala am Wochenende wurden noch einmal alle Weltmeister ausgezeichnet. Dabei feierte man ein Jahr voller Rekorde und enger Titelkämpfe.

Von: **Imre Paulovits**

Die diesjährige Gala geriet besonders groß: Weil sie 2020 Corona-bedingt nicht hatte stattfinden können, wurde sie dieses Jahr nachgeholt. Im fürstlichen Palast von Monaco wurden gleich alle Weltmeister des Zweiradsports aus den vergangenen beiden Jahren geehrt. Es war das größte Zusammenkommen von Motorrad-Weltmeistern, das es je gegeben hat. Zu ihnen gesellten sich Repräsentanten aus 115 Mitgliedsländern und geladene Prominenz aus der Vergangenheit.

Und so konnten sich die beiden MotoGP-Weltmeister der letzten zwei Jahre, Joan Mir und Fabio Quartararo, noch einmal außerhalb der Rennstrecke die Hand reichen, genau wie Enea Bastianini und Remy Gardner, die Moto2-Weltmeister 2020 und 2021, sowie Pedro Acosta und Albert Arenas, die beiden letzten Moto3-Weltmeister.

Superbike-Weltmeister Toprak Razgatlioglu konnte sich mit seinem Vorgänger und Dauerrivalen Jonathan Rea treffen und Dominique Aegerter seinem Vorgänger Andrea Locatelli gratulieren, genau wie Jeffrey Buis seinem Nachfolger Adrian Huertas, gegen den er den Titelkampf in Magny-Cours verloren hat. Auch die Moto3-Junior-Weltmeister Izan Guevara und Daniel Holdago durften nicht fehlen – Ersterer ist bereits in der Moto3-WM ein GP-Sieger, Letzterer feiert 2022 sein Debüt. ■



MOTOGP

In Schale: Die Weltmeister Pedro Acosta, Fabio Quartararo und Remy Gardner (v. l.)

MotoGP

Trikot für Quartararo

Noch eine Ehrung für MotoGP-Weltmeister Fabio Quartararo: Er durfte das Spiel seiner Heimatstadt Nizza gegen Paris Saint-Germain ankicken und erhielt ein Ehren-Trikot von PSG mit seiner Startnummer 20.

Von: **Imre Paulovits**

Valentino Rossi hat nie einen Hehl aus seiner Liebe zum Fußball und dem FC Mailand gemacht, und auch Fabio Quartararo ist ein bekennender Fußballfan. Nun kam es auch für den französischen Fußball nicht schlecht, dass man dem Publikum im berühmten Parc des Princes bei einem Spiel zwischen Nizza und Paris Saint-Germain einen französischen Weltmeister aus der südfranzösischen Stadt präsentieren konnte.

Für Quartararo wurde es ein unvergesslicher Abend. Er wurde von der Menge gefeiert, und zur Krönung durfte er das Spiel ankicken. Wenn ihm ein gewisser Umgang mit dem runden Leder auch klar anzusehen war, überließ er es dennoch rasch den Profis. Dann wartete noch eine Überraschung auf den 22-Jährigen: Paris-Saint-Germain-Präsident Nasser Al-Khelaifi überreichte ihm ein blaues Vereins-Trikot mit dem Namen Quartararos und der Nummer 20 auf dem Rücken. ■



MOTOGP

Die Nummer mal woanders: Quartararo und PSG-Präsident Nasser Al-Khelaifi

NACHRICHTEN

MOTOGP

In den letzten Jahren hat die Vertragsunterzeichnung in der MotoGP bereits begonnen, bevor sich die Räder beim ersten Test im Februar überhaupt gedreht haben. Da Ende 2022 die meisten Verträge enden, ist eine besonders verrückte Vorsaison zu erwarten. Und die Stars bringen sich in Stellung. Fabio Quartararo hat bereits eine Salve in Richtung Yamaha abgeschossen, (s. S. 38), Joan Mir schlug bei einem spanischen Interview ähnliche Töne an.

MOTOGP

Bislang fuhr Fabio Di Giannantonio in seiner WM-Karriere die Startnummer 21, inspiriert von seinem Idol Troy Bayliss. Doch bei seinem WM-Aufstieg muss der Gresini-Pilot eine andere Nummer wählen, weil die 21 bereits von Franco Morbidelli belegt ist. Nach einigem Nachdenken hat er sich entschieden: Er wird nächstes Jahr die Startnummer 49 auf die Tafeln der Ducati GP21 kleben.

SUPERBIKE-WM

Crescent-Yamaha, das mit dem Werks-Einsatz in der Superbike-WM beauftragte Team von Paul Denning, hat zusammen mit der Entwicklungsabteilung von Andrea Dosoli sechs Jahre daran gearbeitet, die YZF-R1 ganz bis an die Spitze zu bringen. Dass sie dieses Jahr mit Toprak Razgatlioglu den Titel gewonnen haben, hat sie nun veranlasst, eine limitierte Serie von 21 Yamaha R1 Trackbikes aufzulegen. Die Razgatlioglu-Replica bringt mit 205 PS deren 20 mehr aufs Hinterrad als die Serien-R1, sie wiegt 26 Kilo weniger und ist ausgestattet mit einer Akrapovic-Titan-Auspuffanlage in Superbike-WM-Spezifikation und geschmiedeten Marchesini-Rädern, Brembo Superbike-WM-Bremsen sowie der WM-Gabelbrücke für die Öhlins-Gabel. Die Kunden erhalten auch ein signiertes Teil von Razgatlioglus Motorrad.



Honda RC211V: Wie eine RVF 400 mit fünfmal so viel Leistung und noch feineren Manieren

MILAGRO

Könige einer Ära

In der ersten, 990-ccm-Ära der MotoGP teilten sich Honda RC211V und Yamaha YZR-M1 die WM-Titel. Nach ihrem Ende vor 15 Jahren durften wir die beiden erfolgreichen Prototypen noch einmal ausprobieren.

Von: **Imre Paulovits**

Valencia, Spanien. In der Boxengasse herrscht reges Treiben, der Lärm ist fast unerträglich. Mechaniker mit Ohrenschützern lassen Viertakter mit offenen Megafonen warmlaufen, dann verscheuchen sie alle, die im Weg stehen. Die Bikes setzen sich in Bewegung und rollen mit infernalischem Getöse auf die Strecke hinaus. Aber nicht zum letzten MotoGP-Lauf der Saison 2006, dem letzten der 990er-Viertakter. Nein, jetzt dürfen die Fachjournalisten die Protagonisten der ersten MotoGP-Ära noch einmal fahren, bevor diese eingemottet werden, um den 800ern Platz zu machen.

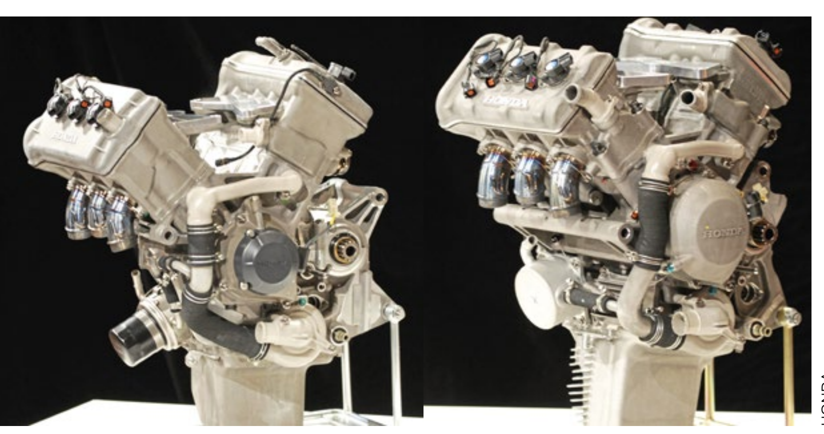
Noch zehn Minuten, und ich bin dran. Meine Sinne sind vollkommen betäubt. Ich starre nur auf die Fläche von zwei Quadratmetern, auf der mir die Honda RC 211V von Dani Pedrosa übergeben werden soll. Werde ich überhaupt genügend Platz auf ihr finden? Der spanische Ausnahme-Pilot ist ja kaum größer als ein zwölfjähriger Junge. Dann passiert alles blitzschnell. Das Motorrad wird aufgetankt und auf der Startmaschine angelassen. Das Triebwerk meldet sich lautstark zu Wort, und die Menschenwand vor mir öffnet sich respektvoll. Die Kupplung greift nicht anders als bei einem Straßensportler. Obwohl der erste Gang ellenlang übersetzt ist und der Motor im Drehzahlkeller einfach schrecklich klingt, nimmt er das Gas bereits hier sehr weich an, und die Honda rollt mit spielerischer Leichtigkeit auf die Strecke hinaus. Die Sitzposition ist gar nicht so schlimm, wie ich gedacht hatte. Das ganze Motorrad wirkt sehr kompakt, es baut noch kleiner als ein 600er Supersportler. Trotzdem muss ich mich nicht zu sehr zusammenfalten und kann genießen, dass alles so fein funktioniert wie von einer Straßen-Honda gewohnt.

Ritt auf der Kanonenkugel

Doch dann bricht die Hölle los. Ich drehe den Gasgriff nur halb auf, und das Motorrad schießt mit um einige Zentimeter über den Asphalt erhobenem Vorderrad nach vorn. Die Gerade, wo ich bei einem früheren Test mit 600er Supersportlern zweimal geschaltet hatte, wird in einem Wimpernschlag aufgesogen, und der Eingang der nächsten Linkskurve erscheint plötzlich gefährlich schmal. Bremsen! Zunächst beißt der vordere Stopper etwas stumpf zu, dann kommt die Wirkung mit einem Schlag, als die Karbonscheibe auf Temperatur kommt. Jetzt erscheint mir die Strecke auf einmal wieder breit, und ich ärgere mich, viel zu langsam an der Kurve angekommen zu sein. Die Honda zu dirigieren, ist ein Kinderspiel, sie findet die Ideallinie fast von selbst. Mein Knie kratzt schon am Asphalt, trotzdem vermitteln mir die weichen Michelin-Pneus die eindeutige Botschaft, dass ihre Haftgrenze bei Weitem noch nicht erreicht ist. Wieder angasen. Die Gasannahme ist beispielhaft. Der Motor nimmt die kleinste Handbewegung wahr und setzt sie gnadenlos in Vorwärtsdrang um. Die Gänge rasten seidenweich ein. Es ist fast egal, welcher Gang gerade eingelegt ist, die Honda schiebt immer wie eine Dampflok.

> **!** In den ersten fünf Jahren der MotoGP stieg die Motorleistung um fast 50 PS, und Reifen- und Fahrwerksbauer lernten, diese Leistung zu beherrschen.

Die Zielgerade kommt. Ich hole tief Luft und ziehe das Gas bis zum Anschlag auf. Wie eine Kanonenkugel schießt die Honda nach vorn. Die Vorderhand hebt ab, aber nur sehr kurz. Augenblicklich ändert sich der Ton des Motors für den Bruchteil einer


HONDA

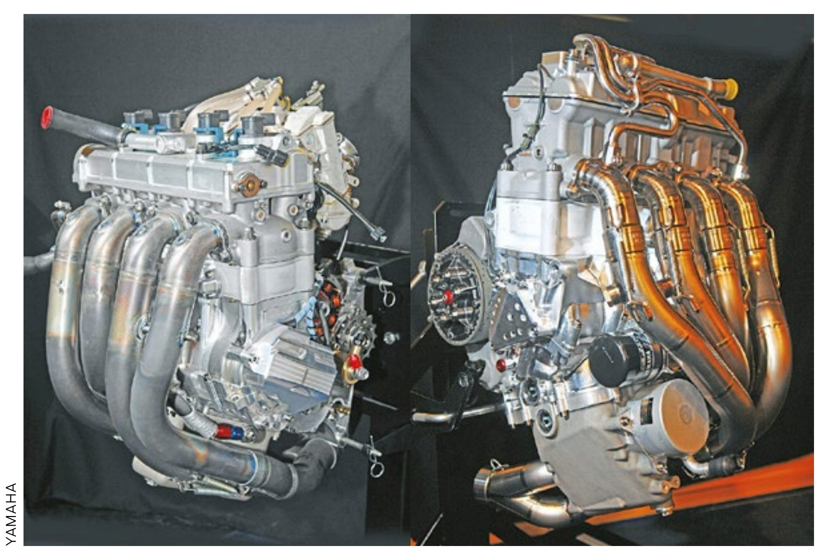
Der 75,5-Grad-V-Motor der RC211V: Zunächst aus leicht abgeänderten Zylindereinheiten der RC45 entstanden, im letzten Jahr um 15 mm kürzer (r.)

Sekunde, das Vorderrad nimmt wieder Bodenkontakt auf, und das Triebwerk schiebt unaufhaltsam weiter, der Schaltblitz mahnt zum Weiterschalten. Jetzt ist es die Links am Ende der Zielgeraden, die mir so furchtbar eng vorkommt. Das Tempo verwirrt einen komplett. Es ist einfach viel schneller, als man es selbst von einem Renn-Superbike gewohnt ist, all die Anhaltspunkte, mit denen die Augen und die Sinne Abstände ertasten, gelten nicht mehr und müssen neu erlernt werden. Ich fühle mich, als würde ich von der Erde abkommen und in den Orbit katapultiert.

Was die Sache aber vereinfacht: Ich kann ohne Kupplung zurückschalten, dies erledigen die Elektronik und die mechanische Rampe. Die Motorbremse fühlt sich mit dem sehr feinen Kupplungsschlupf und der ganzen elektronischen Regelung fast genauso an wie bei einem Zweitakter. Kein Wunder, dass all die MotoGP-Piloten, die früher einen 250er oder 500er Zweitakter fuhren, den Umstieg so problemlos geschafft haben. Und obwohl die Beschleunigung atemberaubend ist, kann man fast nichts falsch machen. Die Antischlupf-Regelung und die Wheeliekontrolle lassen immer nur so viel Übermut zu, dass ein Sturz während der Beschleunigung so gut wie ausgeschlossen ist.

Diese Honda ist wie eine um hundert Jahre weiterentwickelte RVF 400, nur fünfmal so stark und kann um Lichtjahre leichter bedient werden. Sie übertrifft stets die wildesten Träume. Jeder auch nur mittelmäßig erfahrene Motorradfahrer könnte mit ihr sogar im Stadtverkehr zurechtkommen. Nur an die physikalischen Grenzen von ihr, da kommen nur die Besten der Besten heran. Die bleiben selbst einem erfahrenen Rennfahrer bei den nur vier Runden, die wir fahren durften, stets verborgen.

Die Honda von Pedrosa dürfte dem Geist der Ur-RC211V am nächsten kommen. Deren erster Prototyp war viel kleiner als die damaligen 500er, doch fühlte sich der große Valentino Rossi auf ihr ebensowenig wohl wie der zum Test eingeladene Mick Doohan. Deshalb musste die Grundidee der japanischen Konstrukteure, eine Tausender mit den Abmessungen einer 250er zu bauen, etwas geändert werden. Der Fünfzylinder-V-Motor mit drei liegenden und zwei stehenden Zylindern sowie 75,5-Grad-Zylinderwinkeln für den Massenausgleich ohne Ausgleichswelle war ein logischer Schritt, weil Honda damit die Erkenntnisse aus ihren weit entwickelten 750er RC45-Rennmotoren nutzen konnte. Bei der Einführung der MotoGP-Klasse 2002 war die RC211V der Konkurrenz weit überlegen, und um diesen Vorsprung zu halten, wurde der Motor für 2003 noch kurzhubiger und drehfreudiger sowie das Ride-by-Wire eingeführt. Damit konnte die Motorbremse nicht nur mechanisch über die Rutschkupplung, sondern auch elektronisch über die Drosselklappen gesteuert werden. 2004 konnte der Motor bereits bis 15 000 gedreht werden und bekam eine engere Zünd- ▷


YAMAHA

Reihenvierer der Yamaha M1: Im ersten Jahr noch mit 942 ccm und Flachschiebervergasern (l.), 2006 kürzer, höher und mit Zahnrad-Kaskade (r.)


MILARO

Yamaha M1: Wie eine abgespeckte und verjüngte R1 mit noch einmal deutlich mehr Leistung

Bei Yamaha arbeiteten erstmals Formel-1-Ingenieure an der Elektronik, die sich in den folgenden Jahren rasend schnell entwickelte.

folge. 2005 wurde die Motorleistung noch weiter gesteigert, und man passte das Fahrwerk den immer besser haftenden Reifen an. 2006 wurde der Motor für Nicky Haydens Motorrad neu entworfen, er baute um 15 Millimeter kürzer, daher konnte die Schwinge um dieses Maß verlängert werden.

Größer und rauer

Die Yamaha M1 von Valentino Rossi ist aus einem ganz anderen Holz geschnitzt als Pedrosas Honda. Sie bietet deutlich mehr Platz, der Doktor wollte es von Anfang an so. Dieses Motorrad ist wie eine extrem abgespeckte und verjüngte Yamaha R1, nur viel kräftiger. Vom Motor her kann man fast keinen Unterschied zur Honda spüren. Er schiebt genauso linear an, verfügt über reichlich Kraft in allen Lebenslagen und nimmt sehr weich das Gas an. Genauer gesagt folgt er den Befehlen der Elektronik, eine mechanische Verbindung zwischen Gasgriff und Einspritzung gibt es nämlich keine. Auf den Geraden kommt wieder das Déjà-vu-Erlebnis: Vorderrad hoch und runter, hochschalten, Rad wieder hoch, Furcht erregende Geschwindigkeit, Angst. Die Bremse der Yamaha ist am Anfang des Bremsvorgangs etwas williger als die der Honda, am Ende legt sie nicht ganz so exponentiell zu.

Auch die M1 lässt sich sehr leicht und präzise manövrieren, ihr Getriebe ist jedoch viel härter und erlaubt einem kein Schalten ohne Kuppeln. Auch die Antihopping-Kupplung öffnet und schließt gröber als bei der Honda. Fünf Runden – mit der Yamaha darf ich eine zusätzliche drehen. Doch auch dieser Umstand ändert nichts: Ich komme nur langsam an die unglaublichen Reserven der Reifen heran, dafür beginne ich zu spüren, dass sich die M1 auf den engsten Linien einlenken lässt. Aber um das optimale Beschleunigen auf den Geraden und das Bremsen aus so unwirklichen Geschwindigkeiten ernsthaft zu lernen, dafür ist auch ein ganzes Leben zu kurz. Deshalb können es auch nur die Besten der Welt.

TECHNISCHE DATEN

Yamaha YZR-M1 (2006)

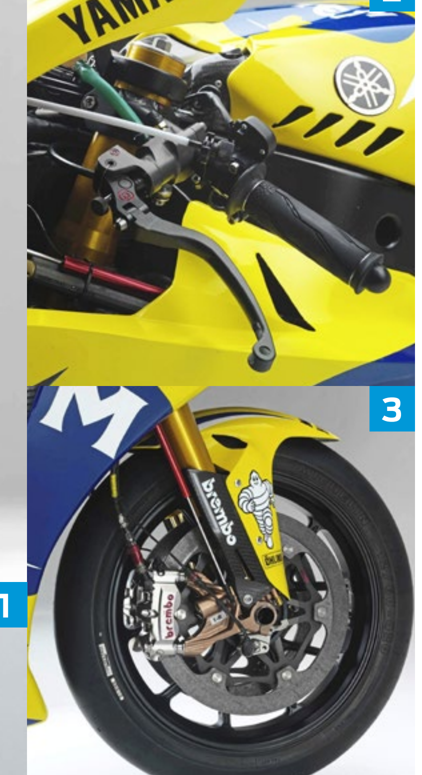
Motor	Wassergekühlter Reihen-Vierzylinder-Viertakter, DOHC, 4 Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	keine Angaben
Hubraum	990 ccm
Leistung	+250 PS bei 16 000/min
Leergewicht	148 kg



MOTOGP

Valentino Rossi 2006: Zum Saisonschluss aufgeholt, Titel in Valencia verloren





YAMAHA

Yamaha M1 von 2006: Ihre Anatomie ist bis heute gleich geblieben: Vierzylinder-Reihenmotor mit rückwärts drehender Crossplane-Kurbelwelle, aus gefrästen Alu-Teilen zusammengeschweißter Rahmen und lange Unterzugschwinge (1). Sie hatte am Lenker bereits einen Mapping-Schalter (2). Öhlins lieferte die Gabel für die damalige Konzern-Mutter in exklusiver Ausführung (3)

Honda RC211V von 2006: Durch 15 mm kürzeren Motor und längere Schwinge weniger Wheelie-Neigung. Hinterradschwinge noch mit oben geführter Verstärkung (1), noch keine Knöpfe zur Änderung von Mappings (2). Die Karbon-Bremsen stammten bereits von Brembo, die Gabel noch von Konzerntochter Showa (3)



MILAGRO



REPSOL

Nicky Hayden 2006 in Valencia: Nach Rossis Sturz Weltmeister mit Emotionen

Als Yamaha die erste YZR-M1 für die Saison 2002 entwickelte, nahmen sie noch den für sie typischen Fünfventil-Kopf als Basis. Sie bauten erst einen Motor mit 942 ccm und Flachschiebervergasern und steckten ihn in das Fahrwerk der YZR 500. Für die Motorbremse bauten sie eine Kupplung mit elektronischer Steuerung. In der zweiten Saisonhälfte wurde der Motor auf 990 ccm vergrößert, 2003 kam eine elektronische Benzineinspritzung mit Ride-by-Wire dazu, die ebenfalls zur Kontrolle der Motorbremse mit einbezogen wurde. Für 2004 erfuhr die M1 eine komplette Neukonstruktion. Masao Furusawa übernahm das Projekt, stellte von fünf auf vier Ventile pro Zylinder um, versah die Kurbelwelle mit 90 statt 180 Grad Hubzapfenversatz und drehte ihre Drehrichtung um. Er machte das Motorrad höher und länger, versah den Rahmen mit längeren vorderen Auslegern zur Motorhalterung und gab eine Unterzugschwinge hinzu. Dies ist bis heute die Architektur der Yamaha M1 geblieben, sie hat noch 2021 mit Fabio Quartararo den Titel errungen. 2005 wurde der Motor kürzer, und die Steifigkeitsverhältnisse wurden weiter feingetunt, es kam auch eine windschlüpfrigere Verkleidung hinzu. 2006 wurde der Motor noch einmal kurzhubiger und stärker. Die Steifigkeitsverhältnisse wurden erneut überarbeitet,

TECHNISCHE DATEN

Honda RC211V (2006)

Motor	Wassergekühlter 75,5-Grad-V-Fünfzylinder-Viertakter, DOHC, 4 Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	keine Angaben
Hubraum	990 ccm
Leistung	250 PS bei 16 500/min
Leergewicht	148 kg

doch dies führte zunächst zu Chattering, das die erste Saisonhälfte arg beeinträchtigte.

Elektronik-Exzesse

Bei unserer Testfahrt erklärte uns ein Yamaha-Elektronik-Ingenieur, der aus der Formel 1 kam, wo zuvor die Elektronik radikal eingeschränkt wurde, welche Möglichkeiten er nun in der MotoGP hätte. Er pries voller Stolz die GPS- und Schräglagen-abhängige Motorensteuerung an, selektiv für jede einzelne Kurve und für jeden Punkt der Strecke. Genau dies kam dann auch zusammen mit den höher drehenden 800er-Motoren, was die Kosten exorbitant in die Höhe trieb, bis die Dorna einschritt und das heutige Regelwerk Stück für Stück durchsetzte. 2006 sollte auch das letzte Jahr gewesen sein, in dem Journalisten die MotoGP-Renner probieren durften. Danach wurde die Elektronik zu kompliziert und die Reifen zu heikel. Deshalb war kein Werk mehr bereit, das Risiko einzugehen. ■

Supersport-WM

Hobelsberger bei Kallio

Der IDM-Supersport-Meister Patrick Hobelsberger wird 2022 bei Kallio Racing die Supersport-WM fahren. In seiner vierten WM-Saison hat er somit konkurrenzfähiges Material.

Von: **Anke Wieczorek**

IDM-Supersport-Meister Patrick „Pax" Hobelsberger hat für die Saison 2022 beim Kallio Racing Team in der Supersport-WM angedockt. Das Team gewann 2018 die Supersport-WM mit Sandro Cortese, der anschließend in die Superbike-WM aufstieg.

Dem 25-jährigen Hobelsberger aus Landau an der Isar gelangen in der IDM Supersport sieben Siege im Team Bonovo Action Racing by MGM. Gleichzeitig erhielt er die Chance, mit der Yamaha YZF-R6 bei ausgewählten Supersport-WM-Rennen anzutreten. Bestes Ergebnis: Der 10. Platz im September im spanischen Barcelona. Für den extrem ehrgeizigen Hobelsberger zählte allein das Ziel, sich mittels des IDM-Titels in die WM zurückzukämpfen, in der er 2020 sechs Punkte gewann, dann aber kein Team mehr hatte.

Hobelsberger kommt aus der IDM gestärkt auf die WM-Bühne zurück, und sein neuer Teamchef Vesa Kallio sagt: „Wir haben schon früher mit Pax gesprochen. Jetzt hat sich eine gute Chance eröffnet, mit ihm zusammenzuarbeiten." „Ich trete dem Kallio Racing Team mit wirklich großen Gefühlen bei", freut sich Hobelsberger. „Es fühlt sich wirklich großartig an, dem gleichen Team beizutreten, in dem auch Sandro Cortese war. Ich habe ziemlich große Ziele für die kommende Saison und arbeite sehr hart daran, um sie zu erreichen." ■



WORLDSBK

Patrick Hobelsberger: Nach dem IDM-Titel gestärkt zurück in die Supersport-WM

IDM Superbike 1000

Grünwald auf Honda

Ex-Supersport-Meister Luca Grünwald wechselt von BMW auf Honda. Er nimmt den frei gewordenen Platz im Holzhauer-Team ein.

Von: **Anke Wieczorek**

Auf Kawasaki wurde Luca Grünwald 2020 Meister in der IDM Supersport. Nach dem Aufstieg in die Königsklasse Superbike 1000 gelang ihm 2021 auf BMW im Kiefer-Team sofort der dritte Platz in der Gesamtwertung. Doch nun konnte Grünwald der Verlockung rund um Honda nicht widerstehen und fährt 2022 im Holzhauer Racing Promotion Team auf der CBR 1000 RR-R. Das Team testet bereits seit diesem Wochenende im spanischen Valencia.

Grünwald schien sehr schnell mit der Fireblade vertraut zu sein und schoss sich bei idealen Wetterbedingungen auf das Motorrad ein. „Er hat noch ein paar Änderungswünsche wie die Sitzposition, den Lenker und die Windscheibe, aber ansonsten ist er begeistert von unserem Bike", sagt Teamchef Jens Holzhauer und freut sich, „dass Luca nicht gedacht hätte, dass die Honda schon so weit entwickelt ist". Nach den Titeln im Minibike-Cup, dem Junior-Cup, den 125ern, der Moto3 und der Supersport fehlt ihm nur noch der Titel in der Königsklasse Superbike 1000. ■



HOLZHAUER

Luca Grünwald und Jens Holzhauer: Gute gemeinsame Basis für die IDM 2022

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Vor vier Wochen hatten Randy Krummenacher und das CM Racing Team verkündet, dass sie ihre Zusammenarbeit 2022 fortsetzen werden. Krummenacher war während der Saison als Ersatz für den verletzten Luca Bernardi ins italienische Team gekommen und gewann gleich bei seinem Einstand in Barcelona. Das Team wird nächstes Jahr von Yamaha auf Ducati wechseln, mit der Panigale V2 955 hat Krummenacher bereits Testerfahrung. Nun kommt der Deal doch nicht zustande. Als Krummenacher der Vertrag für 2022 vorgelegt wurde, fand er nicht die erwarteten Bedingungen vor. Nun sucht das Team nach einem neuen Fahrer neben Maximilian Kofler.

SUPERSPORT-WM

Am Freitag eröffnete Weltmeister Dominique Aegerter persönlich seine traditionelle „Domi Fighters Party". Diese ging dieses Jahr über zwei Tage, am Samstag war der Gastgeber allerdings nicht persönlich anwesend. Er war auf der FIM-Gala, die seine Fans auf der Party im Live-Stream verfolgen konnten.

TOURIST TROPHY

„Ja, ich werde wieder für das Honda-Werksteam fahren", verriet der 23-fache Isle-of-Man-TT-Gewinner John McGuinness letzte Woche. Die Wege von McGuinness und Honda hatten sich 2017 getrennt, als er bei der NorthWest200 aufgrund eines technischen Problems gestürzt war und sich – neben vielen anderen Verletzungen – einen komplizierten Beinbruch zuzog. „Für mich fühlt sich das jetzt an, wie nach Hause zu kommen", fuhr er fort. „Honda und ich haben uns lange unterhalten, in welche Richtung es gehen soll. Wir sind von beiden Seiten aufeinander zugegangen. Sie haben schon immer Dinge für mich gemacht, die immer funktioniert haben. Ich denke, wir sind gut aufgestellt."

Der Hofabua ist tot

ARCHER

René Hofer lebt nicht mehr. Der 19-jährige Österreicher kam am vergangenen Samstag bei einem Lawinenabgang in der Nähe von Salzburg während eines Skiausflugs ums Leben. Gemeinsam mit Hofer starben zwei weitere Freunde und österreichische Motocrosser, Michael Weißmann und Bastian Wolf.

Von: **Frank Quatember**

Die Karriere von René Hofer war untrennbar verbunden mit dem österreichischen Motorradhersteller KTM. Die Mattighofener, allen voran der heutige KTM-Offroad-Manager Robert Jonas und Motocross-Legende Heinz Kinigadner, nahmen den „Hofabua" als 10-jährigen Burschen unter ihre Fittiche. Gemeinsam mit der KTM-Familie feierte er in jungen Jahren bereits außergewöhnliche Erfolge, gewann etliche Juniorentitel, wurde 2016 Welt- und Europameister in der Klasse 85 ccm. Danach erlebte der Linzer aufgrund schwerer Verletzungen die Schattenseiten des Motocross.

Ein Beckenbruch 2018 in Tensfeld und eine langwierige Schulterverletzung in der Saison 2020 stoppten René auf dem Weg nach oben. In diesem Jahr kam endlich der erhoffte Durchbruch, seine Saison nahm so richtig Fahrt auf mit einem großartigen Auftritt beim Motocross der Nationen in Mantova, es folgte das emotionale erste Laufpodium in Teutschenthal. Gekrönt wurde die Saison 2021 Ende Oktober mit dem ersten Grand-Prix-Triumph in Pietramurata.

Immer an seiner Seite waren zwei Deutsche, die die Karriere des Österreichers im KTM-Werksteam in den vergangenen Jahren entscheidend mitprägten: Sein Trainer und Mentor Didi Lacher sowie KTM-Manager Dirk Grübel.

Die Familie Hofer, seine KTM-Familie und die gesamte Motorsport-Welt verlieren mit René Hofer auf tragische Weise einen großartigen jungen Menschen, der sein ganzes Leben noch vor sich hatte.

Zwei Juniorentitel

Ich durfte René Hofer über viele Jahre als Journalist begleiten, während seiner Zeit im deutschen ADAC Junior- und Youngstercup, den er 2016 beziehungsweise 2019 gewann, aber auch während der EM- und WM-Jahre. René Hofer blieb dabei immer der gleiche liebenswerte und freundliche Bub, immer mit einem schelmischen Augenzwinkern. Offen, kompetent und ein echter Musterprofi auf und neben der Strecke.

Auch für verletzte Kollegen hatte er immer ein offenes Ohr. Erst vor Kurzem spendete Hofer für eine Charity zugunsten des querschnittgelähmten deutschen Motocross-Piloten Stephan Büttner gerne sein Fahrerhemd und freute sich wie Bolle über einen hohen Erlös.

GP-Sieg in Italien

Das breite Grinsen mit dem Pokal in den Händen ganz oben auf dem Stockerl im Talkessel und unter den Bergen von Arco di Trento sind die Bilder, die von dem liebenswerten KTM-Piloten bleiben. René Hofer war ein stets offener und lebensfroher Athlet, der eine große Motorsport-Karriere vor sich hatte. Alle Experten waren sich einig, dass er im kommenden Jahr um den Titel in der MX2-Klasse der Motocross-Weltmeisterschaft kämpfen würde. In einem Interview mit Motorsport aktuell vor nur vier Wochen freute sich René abseits vom Motocross ganz besonders darauf, die wenigen freien Tage bis zum Trainingsstart 2022 am Berg Ski zu fahren. Der Wunsch des Muster-Motocross-Sportlers wurde nun zur Tragödie für ihn und zwei Freunde.

Am 4. Januar wäre René Hofer 20 Jahre alt geworden. Mach's gut, René. ■



ARCHER

René Hofer bei seinem ersten Grand-Prix-Sieg in Arco di Trento


RALLY ZONE

Die Dakar 2022 wird sandlastiger – auch für Daniel Sanders

Durch die Wüste

Die dritte Dakar-Rally in Saudi-Arabien wird sich mehr in Wüstensand abspielen und noch bessere Navigationskünste erfordern. Einfacher wird also nichts für die 146 Zweiradpiloten, die ab 1. Januar bei der 44. Auflage der Mutter der Marathonrallyes an ihre Grenzen gehen.

Von: **Thomas Schiffner**

Auch Silvester 2021 ist für die Dakarteilnehmer kein Grund zum Feiern. Schon am nächsten Morgen startet in Jeddah am Roten Meer der frühere Prolog, jetzt als Etappe 1A betitelt, bei der die Startreihenfolge für Etappe 1B am 2. Januar herausgefahren wird.

Wer wann auf die Reise in die Wüste geht, wird voraussichtlich wichtiger denn je, denn Veranstalter A.S.O. und Rallye-Direktor David Castera haben eine völlig neue Route über 8177 Kilometer ausgewählt.

Den ursprünglichen Gedanken, durch das „Empty Quarter“ (leeres Viertel) im Süden des muslimischen Wüstenstaates und damit vor allem durch die Sandwüste Rub al-Chali zu fahren, ließ Castera vier Wochen vor Rallye-Beginn fallen: „Als ich alle Etappen abgefahren habe, stellte ich fest, dass wir auf allen Etappen jede Menge Sand hatten. Ins „Leere Viertel“ zu fahren hätte bedeutet, am Ruhetag zu fahren, inklusive Flugzeugtransfer und allem drum und dran. Das wäre kompliziert geworden“, erklärt der Rallye-Direktor.

Es soll aber immer noch reichlich Sand geben und auf den 4258 Kilometern „Special Stages“ wird es in den Sanddünen, je früher man starten muss oder je heftiger ein Wüstensturm die Spuren der Vorausfahrenden verweht, umso schwieriger, die virtuellen Wegpunkte zu finden, bei deren Auslassen es Strafzeiten hagelt. Auch mancher Werksfahrer kann ein Lied davon singen, wie er auf den letzten Kilometern den sicher geglaubten Sieg weggeworfen hat, weil er sich verfahren oder verfranst hatte.

Aber nicht nur das Falsch- oder Verfahren gehört zu den Risiken einer Dakar-Teilnahme: Viele Favoriten der letzten Jahre schieden durch teils schlimme Stürze aus, andere mussten fassungslos zusehen, wie die Motoren ihrer Rallyemaschinen keinen Ton mehr von sich gaben.

2021 Drama zum Schluss

Besonders krass war die Dramaturgie bei der letzten Rallye: Im Schlussspurt stürzte zunächst KTMs zweifacher Dakarsieger Toby Price schwer. Kurz darauf landete Husqvarna-Pilot Luciano Benavides nach Crash im Helikopter. Dann hauchten die Yamaha-Motoren von Franco Caimi, am nächsten Tag von Ross Branch ihr Leben aus, und zuletzt musste sich einer der Top-Favoriten, Adrien Van Beveren, neben sein stummes Yamaha-Aggregat weinend in den Sand setzen.

HRC-Fahrer Joan Barreda, der vorher schon gestürzt war, blieb ohne Sprit liegen, nachdem er den Tankpunkt verpasst hatte.

Nach Ausfall eines so großen Favoritenkreises gewann Kevin Benavides erstmals die Dakar und es wird voraussichtlich sein letzter Sieg für Honda bleiben.

Nach 18 unendlich erscheinenden Jahren mit KTM-Siegen bei der Dakar war Honda letztes Jahr mit dem Amerikaner Ricky Brabec und 2021 mit eben Kevin Benavides an der Reihe. Wie das Duell 2022 ausgeht, kann niemand vorhersagen. KTM verpflichtete nach dem Benavides-Sieg prompt den 32-jährigen Südamerikaner in seine Reihen. HRC reagierte seinerseits mit der Verpflichtung des Chilenen Pablo Quintanilla, der dieses Jahr auf Husqvarna enttäuschter Siebter wurde.

Statistisch betrachtet ist KTM diesmal wieder der haushohe Favorit, genauer gesagt die Pierer



KIN



Von Honda zu KTM: Benavides



HRC

Von HVA zu Honda: Quintanilla



YAMAHA

Halten die Yamaha-Motoren? Dauerpechvogel Adrien Van Beveren



KIN

KTM neu aufgestellt: Die Dakar-Sieger Price, Walkner, Benavides (von links)

Mobility Group: Sie schickt sieben Werksfahrer auf den Hausmarken KTM, Husqvarna und GasGas ins Rennen, während Honda nur auf vier Factory-Piloten kommt. Doch Statistik zählt nicht unbedingt im Motorsport: KTMs neue Nr. 1 Benavides ist nicht zu hundert Prozent fit – er verletzte sich vor dem Start zur Rallye Kazakhstan im Training an der Schulter. Nach einem Trip des Werksteams in die USA konnte Benavides erst bei der Marokko-Rallye sein Comeback geben. Die Marke GasGas wurde gestärkt, indem zum Aussie Daniel Sanders, der gleich in seiner Debütsaison Vierter wurde, der 2017er-Dakarsieger Sam Sunderland transferiert wurde.

Husqvarna ist mit Kevins „kleinem“ Bruder, Luciano Benavides, und dem letztjährigen Privatfahrer Skyler Howes bestückt. Zudem hat die KTM-Gruppe technisch aufgerüstet: Die neueste Version der KTM 450 Rally wurde in zwei Jahren in Kooperation mit KTM Technologies, R&D Department, KISKA und KTM Motorsport entwickelt. Zu dem KTM-Werkstrio kommt mit dem bisherigen KTM-MotoGP-Piloten Danilo Petrucci noch ein prominenter Fahrer dazu, der seine Offroad-Premiere gibt.

Aus dem Zweikampf könnte 2022 ein Dreikampf werden, wenn Yamaha seine Hausaufgaben über den Sommer gemacht hat: Alle fünf Werksfahrer schieden 2021 mit Defekt aus.

Auch die indische Marke Hero, die durch Wolfgang Fischers Team Speedbrain aus dem bayerischen Stefanskirchen vertreten wird, hat es arg gebeutelt. Der Argentinier Franco Caimi brach sich vor vier Wochen einen Arm und mehrere Rippen, will aber in Jeddah am Start sein. Der Deutschportugiese Sebastian Bühler brach sich bei der Abu Dhabi Desert Challenge einen Oberschenkel und muss die Dakar vom Fernseher aus betrachten.

Laia Sanz im Mini

Ohne Deutschsprachige muss die Dakar dennoch nicht auskommen: Neben dem Österreicher Wolfgang Payr sind der von unserer Schwester-Zeitschrift MOTORRAD begleitete Mike Wiedemann und die Brüder Stefan und Thomas Preuss dabei. Auch die schnellste Dakar-Lady, Laia Sanz, ist 2022 wieder am Start: In unserem Autoteil finden die Leser die Spanierin, die erstmals einen Mini im X-Raid-Team lenkt. ■

DAKAR-STARTER 2022*

Nr.	Fahrer	Marke
1	Kevin Benavides (RA)	KTM
2	Ricky Brabec (USA)	Honda
3	Sam Sunderland (GB)	GasGas
4	Daniel Sanders (AUS)	GasGas
5	Skyler Howes (USA)	Husqvarna
6	Franco Caimi (RA)	Hero
7	Pablo Quintanilla (CHL)	Honda
11	José Ignacio Cornejo Florimo (CHL)	Honda
12	Xavier de Soultrait (F)	Husqvarna
16	Ross Branch (BWA)	Yamaha
23	Toby Price (AUS)	KTM
27	Joaquim Rodrigues (P)	Hero
34	Andrew Short (USA)	Yamaha
42	Adrien Van Beveren (F)	Yamaha
57	Matthias Walkner (A)	KTM
82	Luciano Benavides (RA)	Husqvarna
95	Joan Barreda Bort (E)	Honda
96	Danilo Petrucci (I)	KTM
97	Mike Wiedemann (D)	KTM
149	Wolfgang Payr (A)	KTM
156	Stefan Preuss (D)	KTM
157	Thomas Preuss (D)	KTM

* 22 von 146 Fahrern ausgewählt

A.S.O.

DIE DAKAR 2022 (MOTORRAD UND QUAD)

Etappe	Datum	Strecke	Gesamtlänge	Sonderprüfung
1A	01.01.2022	Jeddah – Ha'il (Prolog)	636 km	19 km
1B	02.01.2022	Ha'il – Ha'il	546 km	334 km
2	03.01.2022	Ha'il – Al Artawiya (Marathonetappe)	585 km	339 km
3	04.01.2022	Al Artawiya – Al Qaysumah (Marathon.)	554 km	368 km
4	05.01.2022	Al Qaysumah – Riyadh	707 km	465 km
5	06.01.2022	Riyadh – Riyadh	563 km	348 km
6	07.01.2022	Riyadh – Riyadh	635 km	421 km
	08.01.2022	**Ruhetag in Riyadh**		
7	09.01.2022	Riyadh – Al Dawadimi	700 km	401 km
8	10.01.2022	Al Dawadimi – Wadi Ad Dawasir	828 km	394 km
9	11.01.2022	Wadi Ad Dawasir – Wadi Ad Dawasir	490 km	287 km
10	12.01.2022	Wadi Ad Dawasir – Bisha	757 km	374 km
11	13.01.2022	Bisha – Bisha	500 km	345 km
12	14.01.2022	Bisha – Jeddah	676 km	163 km
Total:			**8177 km**	**4258 km**



Triple für Bolt

Bestzeit, Superpole und drei Laufsiege: WM-Leader Billy Bolt

PAIRAN

Nach eineinhalb Jahren ging es endlich mit der SuperEnduro-Weltmeisterschaft weiter: Im polnischen Lodz legte Billy Bolt den Grundstein für eine Titelverteidigung, denn der Brite war in der ausgefallenen Saison nicht entthront worden.

Von: **Robert Pairan**

Tatsächlich gewann er an diesem Abend alles, was es zu gewinnen gab: Bolt war Trainingsschnellster, gewann die Superpole und jeden der drei Wertungsläufe.

Doch wärend es im ersten Lauf noch so aussah, als ob der Husqvarna-Fahrer von der Spitze weg seinen Abstand zu Manuel Lettenbichler nur kontrollieren müsste, änderte sich das Bild in Lauf 2 radikal: Bei umgekehrter Startaufstellung blieb der Brite in der ersten Runde prompt hinter anderen Fahrern in den Felsen hängen, sodass er noch weiter zurückfiel. In der Zwischenzeit konnte sein Husqvarna-Teamkollege Colton Haaker seinen Vorsprung weiter ausbauen und fuhr einem scheinbar sicheren Sieg entgegen, denn hinter ihm wurde es nicht leichter für die Konkurrenz. Irgendwann kam Bolt tatsächlich in Sichtweite seines Teamkollegen, doch der Abstand schien zu groß.

In der allerletzten Runde schaltete Bolt dann den Nachbrenner ein und fuhr die Lücke zu, direkt 100 Meter vor dem Ziel an der großen Matrix. Dort passierte er tatsächlich noch Haaker auf der letzten Rille, und zwar so knapp, dass er ihn in der anschließenden Kurve noch ein wenig hinausdrängte. Eine Kurve später wurde Bolt als Laufsieger abgewunken und konnte im letzten Durchgang vor Lettenbichler Lauf 3 entspannt kontrollieren.

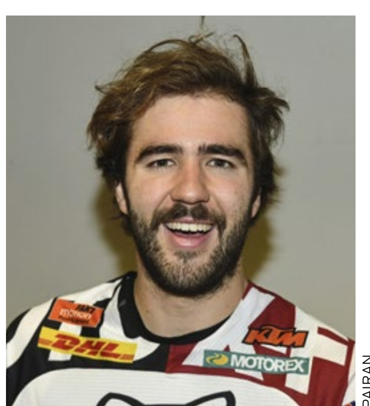
Blazusiak fehlerträchtig

Ex-Weltmeister Colton Haaker war doch kurzfristig nach Europa gekommen, nachdem er in den USA bereits die EnduroCross-Serie gewonnen hatte.

Lokalmatador Taddy Blazusiak machte einfach zu viele Fehler an diesem Abend: Schon in der Superpole stürzte der GasGas-Fahrer in der Matrix und blieb im weiteren Verlauf der Wertungsdurchgänge auch nicht von Bodenproben verschont. Der Pole ging im zweiten und dritten Durchgang gleich beim Start, in der ersten Kurve unfreiwillig zu Boden. Trotzdem kämpfte er sich jeweils unter dem Jubel der Fans wieder nach vorne. In der Endabrechnung reichte es aber mit Platz 5 hinter Jonny Walker nicht einmal für das Podium.

Manuel Lettenbichler vermied erfolgreich alle Fehler, damit er mit seinem vor zwei Wochen angeschlagenen Handgelenk nicht stürzte. Das war der Schlüssel zum Erfolg und zum zweiten Platz in der Gesamtwertung, weil die gesamte Konkurrenz immer wieder mal stürzte und nicht an den Bayern herankam.

Pech hatte sein deutscher Landsmann Tim Apolle gleich im ersten Lauf: In der Auffahrt in den Tribünen riss er sich seinen Unterarm am Geländer auf: „Überall spritzte Blut, und ich konnte den Griff nicht mehr festhalten, weil der davon nass und rutschig geworden war.“ Also ließ er sich den Arm direkt neben der Strecke beim Sanitäter verbinden und bestritt die ausstehenden Läufe dann noch unter Schmerzen. So war er erst Elfter und dann Neunter, was unter seinen Möglichkeiten liegt, denn schon im Training hatte Apolle hinter den sechs Werksfahrern die achtbeste Zeit gehabt.


PAIRAN

Gut gelaunt: Mani Lettenbichler

Bei den Junioren war der Pole Dominik Olszowy eindeutig der schnellste Fahrer. Doch hinter ihm standen auf dem Podium mit Leon Hentschel und Milan Schmüser gleich zwei Deutsche.

Comeback mit Platz 3

Hentschel hatte im letzten Lauf mit heftigem Leistungsverlust am Motor zu kämpfen, nachdem er seinen Auspuff zum zweiten Mal heftig in den Felsen zerstört hatte. Schmüser war über seinen dritten Platz höchst erfreut, war es doch nach einer heftigen Schulterverletzung zum Saisonauftakt Ende Juli der erste Wettbewerb, den er überhaupt bestreiten konnte. Erst vor drei Wochen hatte er wieder mit dem Training anfangen können. Zwei weitere Monate Wettbewerbspause vor dem nächsten Lauf in Ungarn kommen dem 18-Jährigen sehr gelegen. ■

SUPERENDURO-WM

Lodz (PL), 4. Dezember

1.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	1-1-1
2.	Manuel Lettenbichler (D), KTM	2-4-2
3.	Colton Haaker (USA), Husqvarna	4-2-5
4.	Jonny Walker (GB), Beta	5-3-3
5.	Taddy Blazusiak (PL), GasGas	3-7-4
6.	William Hoare (GB), GasGas	6-6-7
7.	Diego Vieira (P), GasGas	8-9-6
8.	Pol Tarres (E), Yamaha	7-8-9
9.	Cody Webb (USA), Sherco	10-5--
12.	Tim Apolle (D), Beta	--10-8

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 1 von 5 Läufen

1.	Billy Bolt	63 Punkte
2.	Manuel Lettenbichler	48
3.	Colton Haaker	43
4.	Jonny Walker	41
5.	Taddy Blazusiak	36
6.	William Hoare	26
7.	Diego Vieira	21
8.	Pol Tarres	20
9.	Cody Webb	16
12.	Tim Apolle	17



VELDHUIZEN

Innerrussisches Duell: Europameister Bogdanov (#2) vor Solyannikov

Dramen und 14 Stürze

Eine turbulente Europameisterschaft gewann mit Nikita Bogdanov einer der favorisierten Russen. Hinter ihm ging es drunter und drüber. Im zweiten Final-Anlauf erntete Luca Bauer dank einer starken Performance die Bronzemedaille. Harald Simon (5.) und Hans Weber (13.) gingen leer aus.

Von: **Thomas Schiffner**

Drei Stunden und 50 Minuten dauerten die 22 Läufe. Bevor Nikita Bogdanov erster Europameister seit zwei Jahren war, gab es 14 Stürze, und neun Mal musste ein Lauf wiederholt werden. Zahlen, die dafür sprechen, dass es keine gute Idee war, eine EM mitten in der Pandemie vor Saisonbeginn anzusetzen, bevor viele Fahrer nicht einmal einen vollen Tag trainiert hatten.

Außer Hans Weber hatten alle deutschen Piloten beim Angebot für ein Ticket in Tomaszow Mazowiecki abgewunken, wobei der EM-Dritte von 2019, Luca Bauer, auch diesmal mit italienischer Lizenz dabei war. Für Franky Zorn war das Training am Freitag schon Endstation: Der Saalfeldener stürzte im Starttraining und zog sich eine Fußverletzung zu, die einen Rennstart nicht zuließ.

Simon vergab Last Chance

Bogdanov beherrschte die Vorläufe und qualifizierte sich als Erster zusammen mit dem Schweden Ove Ledström direkt für den Finallauf. Titelverteidiger Dmitry Solyannikov, vom 24-jährigen Ledström geschlagen, musste gegen Harald Simon, Albin Lindblom und Luca Bauer im Last Chance Heat antreten, in dem zwei weitere Finalplätze vergeben wurden.

Bauer, der anfangs Probleme hatte, steigerte sich von Lauf zu Lauf, indem er stets ganz außen attackierte. Er bezwang Harald Simon in der letzten Kurve und zog als Vierter ins Finale ein.

Im Endlauf führte Bogdanov vom Start, doch Solyannikov versuchte, auf der letzten Rille außen vorbeikommen. Als er in der letzten Runde in die Strohballen rutschte, konnte er das Bike irgendwie noch einmal aufrichten, der hinter ihm kommende Ledström drohte, mit dem Kopf voran in sein Hinterrad zu rutschen. Das Finale wurde ohne Solyannikov wiederholt. Diesmal gab es keine Dramen mehr, und Bogdanov gewann deutlich vor dem starken Ledström und Luca Bauer, der sich sein zweites EM-Bronze verdiente.

Für Hans Weber wurde der Saisonstart zum Fiasko: Im ersten Lauf wurde er von Riihimäki zu Sturz gebracht. Im Rerun riss ihm der Kraftstoffschlauch ab. Im nächsten Durchgang stürzte er in der ersten Kurve. Nach einem Heatsieg brach ihm in Durchgang 4 wieder unvermittelt das Hinterrad aus: „Mit so einem Nackenschlag habe ich nicht gerechnet. Wir hatten keine Gelegenheit, das Motorrad abzustimmen. Das Heck war nicht stabil. Bis zur WM müssen das Bike und ich topfit sein.“ ■

VELDHUIZEN

Drei Nationen am Podium: Ledström (S), Bogdanov (RUS), Bauer (D) (v.l.)

EISSPEEDWAY-EM

Tomaszow Mazowiecki (PL), 04.12.

1.	Nikita Bogdanov (RUS)	15 + 3 Punkte
2.	Ove Ledström (S)	14+2
3.	Luca Bauer (D)	10+1
4.	Dmitry Solyannikov (RUS)	13+d
5.	Harald Simon (A)	12
6.	Albin Lindblom (S)	10
7.	Jasper Iwema (NL)	8
8.	Niek Schaap (NL)	7
9.	Andrej Divis (CZ)	6
10.	Jimmy Hornell (S)	4
11.	Lukas Hutla (CZ)	4
13.	Hans Weber (D)	3

NACHRICHTEN

TETEROW MIT NEUEM PROMOTER

Der MC Bergring Teterow hat den deutschen Speedway Grand Prix am Pfingstsamstag (04.06.2022) bestätigt. Von 2016 bis 2019 gab es vier GP-Rennen in der Bergringstadt unter Promoter BSI Speedway. Ab 2022 liegen die Rechte an der GP-Serie bei der Discovery Group (USA). Die tritt aber nicht selbst als Promoter auf. „Sie hat uns zu 100 Prozent die Rechte verkauft“, sagt Teterows Veranstaltungsleiter Adi Schlaack. Der Teterower hat Mathias Wölks Event Hamburg GmbH als Veranstalter akquiriert. Der Kartenvorverkauf für den GP und das 100. Bergringrennen am Pfingstsonntag läuft bereits.

PROMOTER FÜR ENDURO-WM GEFUNDEN

Die FIM hat für die kommenden zehn Jahre der portugiesischen Firma „Prime Stadium“ die Promotionrechte für den Enduro-GP übergeben. Nach dem Ausscheiden des langjährigen Promotors Alain Blanchard nach 2019 hatte die FIM selbst 2020 und 2021 die Serie vermarktet. „Prime Stadium“ hatte sich schon 2019 bei den Sixdays in Portugal als Veranstalter im Endurosport die ersten Sporen verdient.

SUPERMOTO-WM MIT SECHS RENNEN

Promoter XIEM hat nun den Supermoto-WM-Kalender für 2022 veröffentlicht. Die Meisterschaft wurde auf sechs Rennen ausgeweitet, von denen weiterhin drei in Italien stattfinden. Interessant aus deutscher Sicht: Neben dem Österreicher Lukas Höllbacher fahren Weltmeister Marc-Reiner Schmidt und Markus Class die komplette WM.

Supermoto-WM 2022

20.03.	TBA
18.04.	Busca (I)
08.05.	Alcarràs (E)
05.06.	Tramatza (I)
10.07.	Vysoke Myto (CZ)
25.09.	Castelletto di Branduzzo (I)
31.07.	SMoN Mettet (B)



MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW





2000/03 BMW Z8, wenig km, schwarz, rot oder blau … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



348tb, EZ 92, 36000 km, top Originalzustand (nach aktuellem Wertgutachten Note 2), 63.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57605



1987/92 Ferrari F40, geringe Laufleistung, ohne Aktivfahrwerk… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Ford



Thunderbird V8, EZ 02, 63000 Meilen, Leder, LM 18 Zoll, top Zustand, Funcar mit Wertsteigerungspotential, 27.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57608

Lamborghini



1966/75 Lamborghini Miura, gute Historie und Zustand … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H





Gallardo LP 560-4 'Exclusive', EZ 07/2009, 29000 km, 412 kW (560 PS), außergew. Zust., Service neu, 122.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57606

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati



Maserati MC20, mit Tageszulassung 11/2021, 463 kW/630 PS, sofort verfügbar, 299.990,- €, MwSt. awb. DK Sportwagen GmbH, Feldstr. 95, 51469 Berg. Gladbach, T. 02202/9899911, dksportwagen.de H

Mercedes



SLC 300, EZ 06/19, 4.500 km! Werksunikat, hyazinthrot-met., Topausst., 45.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57596

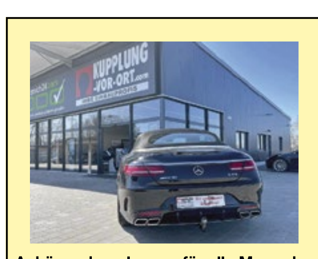
Mercedes Benz Typ AMG GT Black Series, neu, 0 km, hightech silber metallic, Leder schwarz, Komplettausstattung. Sofort verfügbar! E-Mail: ace@edina.xnc.com

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



AMG Einzelstück GTR Roadster1von1**** Daimler Werkswagen A. 1. Hand. Keine Serienproduktion*Einzelanfertigung*mit Nachweis, neuw., EZ 12/20, nur 6743 km, **1 of 1** VB 269.500,- €. 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57541



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

www.Rennsportshop.com

Porsche



2003/06 Porsche Carrera GT, "Driver" in gutem Zustand ...Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H



991 GT 2 RS Clubsport, Rennwagen 1 von 200, Neuwagen, 485.000,- €. Inzahlungnahme möglich. Tel. 0172/4310800

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



Smart

www.berlin-tuning.com H

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H



VW



>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H



Karmann Ghia 1500 S, EZ 68, H-Kennzeichen, voll restauriert (Note 2), ein absoluter Hingucker! 37.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57607

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H





Versicherungen







MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 52/21

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70 ❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50 ❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



XPB

Schweigeminute für Sir Frank: Die Formel 1 ehrte in Saudi-Arabien den verstorbenen Team-Gründer und Ex-Rennleiter

F1: Despotenspaß?

Grand Prix Saudi-Arabien
MSa 51/2021

Ich darf aus Anlass des GP in Saudi-Arabien aus meinem offenen Brief an FIA-Präsident Jean Todt zitieren: „Sehr geehrter Herr Präsident, mit dem ersten GP in Saudi-Arabien erreicht eine Entwicklung ihren Höhepunkt, die im höchsten Maße bedauerlich ist. Immer mehr entwickelt sich die Formel 1 zu einem Spaßprojekt für Diktatoren und Autokraten, die sich skurrilerweise mit dreckigen Verbrennungsmotoren reinwaschen wollen von ihren Taten und ihrem zweifelhaften Ansehen in der Welt. Allesamt nicht durch Wahlen als Herrscher legitimiert, höchstens durch Scheinwahlen und Gewalt. Abu Dhabi, Aserbaidschan, Bahrain, China, Katar, Russland und jetzt Saudi-Arabien – eine Liebesgeschichte der Formel 1. Nun werden Sie sagen, dass dieser Grand Prix dazu beitragen wird, dass sich der Staat künftig mehr an internationale Gepflogenheiten und Rechtsauffassungen halten wird. Aber den Mord an Jamal Khashoggi werden Sie sicher nicht ansprechen, wenn der Pate Mohammed bin Salman auf dem Podest auftaucht.

Rainer Franke
D-76185 Karlsruhe

Nicht patentierbar

Historie: Yamaha RA41
MSa 51/2021

Toller Bericht über die Anfänge von Yamaha in der 125er-WM mit der RA41. Allerdings wäre 1959 beim YX18-Versuchsmotor die axiale Verschiebbarkeit des Plattendrehschiebers nicht patentierbar gewesen, da diese Anordnung bereits im Zimmermann-Patent 1953 beschrieben war. Auf diesem Patent basierten ab 1953 alle MZ-Rennmotoren, deren Drehschieber natürlich auch „schwimmend" geführt wurden. Aber solch eine schwimmend geführte Drehschieberplatte war es nicht, welche später erst die Verwendung dieser Einlasssteuerung bei Serienmaschinen erlaubte, denn die ab Mitte der 60er-Jahre bei Maico in Serie gebauten Straßenmotorräder hatten alle Plattendrehschieber, welche axial ausdistanziert fest auf dem Kurbelzapfen verschraubt waren.

Manfred Woll
D-76865 Insheim

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Termine

TV-Programm

Donnerstag, 09. Dezember

17.30	F1, Warm-up – Motorsport Spezial **LIVE**	Sky Sp. News*
21.00	Formel 1 Abu Dhabi, Fahrer-PK (Aufz.)	Sky Sport F1*
23.00	Formel-1-Klassiker, Hockenheim 1987	Sky Sport F1*
Freitag, 10. Dezember		
08.30	Formel 2 Abu Dhabi, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
10.15	Formel 1 Abu Dhabi, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
10.20	Formel 1 Abu Dhabi, 1. Freies Training **LIVE**	ORF 1
12.00	Formel 1 Abu Dhabi, Teamchef-PK **LIVE**	Sky Sport F1*
13.45	Formel 1 Abu Dhabi, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
15.25	Formel 2 Abu Dhabi, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 15.30	Formel 1 Abu Dhabi, 2. Fr. Training (Zus.)	ORF 1
20.10	Supercars, 1000 km Bathurst (Wh./Zus.)	Sport 1+*
Samstag, 11. Dezember		
09.10	Formel 2 Abu Dhabi, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
10.45	Formel 1 Abu Dhabi, 3. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 11.50	Formel 1 Abu Dhabi, 3. Fr. Training (Zus.)	ORF 1
13.30	Formel 1 Abu Dhabi, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
13.55	Formel 1 Abu Dhabi, Qualifying **LIVE**	ORF 1/SRF info
15.30	Formel 2 Abu Dhabi, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
19.30	Formel 1 Abu Dhabi, Qualifying kompakt	Sky Sport F1*
ab 20.55	Div. Rallye-Sendungen (bis 00.15)	Motorvision TV*
Sonntag, 12. Dezember		
01.30	Rallye-WM Spanien, Highlights (Wh.)	Sport 1+*
02.15	Rallye-WM Monza, Highlights (Wh.)	Sport 1+*
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
09.50	Formel 2 Abu Dhabi, 3. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
10.55	Goodwood Revival 2021 (Zus.)	Motorvision TV*
ab 12.10	Div. IMSA-/IndyCar-/NASCAR-Rennen	Motorvision TV*
12.30	Formel 1 Abu Dhabi, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.05	Formel 1 Abu Dhabi, Vorber. & Rennen **LIVE**	ORF 2
13.20	Formel 1 Abu Dhabi, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF info
15.00	Supercars, 1000 km Bathurst (Wh.)	Sport 1+*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.10	Formel 1 Abu Dhabi, Rennen (Zus.)	Servus TV A**
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
19.30	Speed – Das Motorsportmagazin	Servus TV A**
19.45	Formel 1 Abu Dhabi, Rennen kompakt	Sky Sport F1*
21.15	Just Drive – Das Automagazin	Sport 1
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
Sonntag, 12. Dezember		
ab 20.55	Div. Motorrad-Sendungen (bis 00.00)	Motorvision TV*

Livestream/Internet

Samstag, 11. Dezember

ca. 12.00	Digitale NLS, 2. Lauf **LIVE** (Simracing)	YouTube

*kostenpflichtig **nur in Österreich

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

12.12.	Formel 1/F2, Abu Dhabi	UAE

Motorrad

– keine aktuellen Termine –

Vorschau



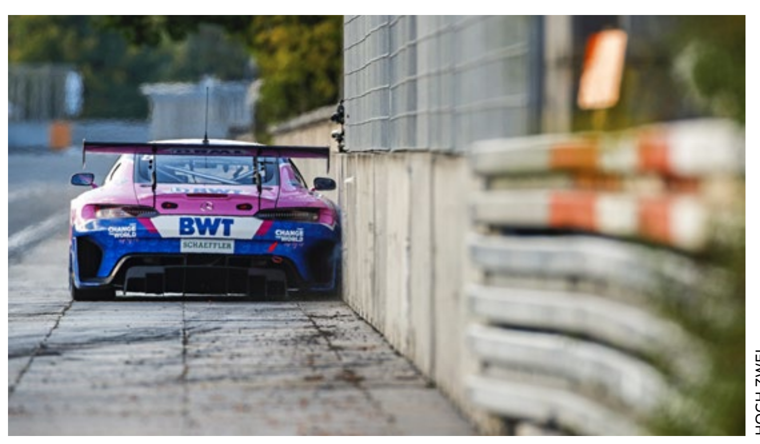
XPB

Finale furioso: Der große Showdown zwischen Hamilton und Verstappen



XPB

Formel 2 in Abu Dhabi: Oscar Piastri will den Titelgewinn klarmachen



HOCH ZWEI

DTM-Rückblick: Die Zahlen zu einer ganz engen Saison mit GT3-Autos



WORLDSBK

Superbike-WM: Wir erklären das neue Regelwerk der Supersport-WM ab 2022